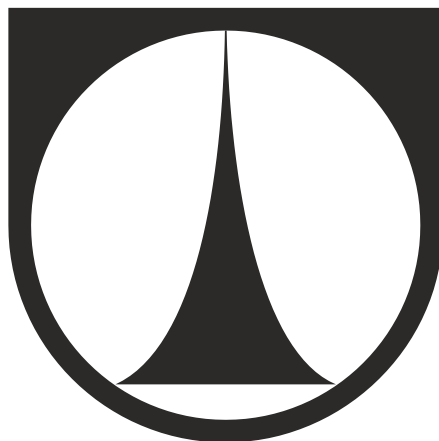


TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Ekonomická fakulta



DIPLOMOVÁ PRÁCE

2013

Bc. Romana Pechová

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Ekonomická fakulta

Studijní program: **N 6208 – Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika**

Hospodářské politiky EU a jejich vztah k automobilovému průmyslu

Economic Policies of the EU in Relation to Automotive Industry

DP – PE – KEK – 2013 – 58

Bc. Romana Pechová

Vedoucí práce: doc. Ing. Šárka Laboutková, Ph.D., katedra ekonomie

Konzultant: Jan Beneš, Škoda Auto a. s.

Počet stran: 83

Počet příloh: 2

Datum odevzdání: 10. května 2013

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Ekonomická fakulta

Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Romana Pechová**
Osobní číslo: **E11000260**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika**
Název tématu: **Hospodářské politiky Evropské unie a jejich vztah k automobilovému průmyslu**
Zadávající katedra: **Katedra ekonomie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Stanovení cílů práce, formulace výzkumných předpokladů, případně hypotéz
2. Teoretický rozbor hospodářských politik EU se zaměřením na kohezní politiku
3. Analýza vývoje a aktuálního stavu automobilového průmyslu
4. Provázanost vztahu hospodářských politik EU a automobilového průmyslu
5. Formulace závěrů, ověření výzkumných předpokladů, případně hypotéz

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

65 normostran

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

EVROPSKÁ KOMISE. Investování do budoucnosti Evropy: Pátá zpráva o ekonomické, sociální a územní soudržnosti. 1. vyd. Lucembursko: Úřad pro publikace Evropské unie, 2010. ISBN 978-92-79-17796-5.

HÁJEK, O. a J. NOVOSÁK. Kohezní politika v širších souvislostech. 1. vyd. Žilina: GEORG, 2010. ISBN 978-80-89401-19-2.

HOBZA, A. Evropská unie a hospodářské reformy. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-122-2.

KUČEROVÁ, I. Hospodářské politiky v kontextu vývoje Evropské unie. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2010. ISBN 978-80-246-1628-5.

MOLLE, W. European cohesion policy. 1st ed. London: Routledge, 2007. ISBN 02-039-4527-1.

Elektronická databáze článků ProQuest (knihovna.tul.cz).

Vedoucí diplomové práce:

doc. Ing. Šárka Laboutková, Ph.D.

Katedra ekonomie

Konzultant diplomové práce:

Ing. Jan Beneš


ŠKODA AUTO a.s., koordinátor

Datum zadání diplomové práce:

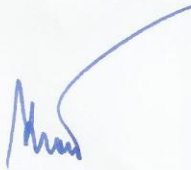
31. října 2012

Termín odevzdání diplomové práce:

4. května 2013


doc. Dr. Ing. Olga Hasprová
děkanka




prof. Ing. Jiří Kraft, CSc.
vedoucí katedry

V Liberci dne 31. října 2012

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

V Liberci dne 10. května 2013

Romana Pechová

Anotace

Automobilový průmysl hraje významnou roli v ekonomice Evropské unie, což vede unijní orgány k tomu, aby jej aktivně ovlivňovaly v rámci svých hospodářských politik. Teoretická část diplomové práce se zabývá jednotlivými hospodářskými politikami a rozbořem vývoje automobilového průmyslu s důrazem na aktuální trendy. V praktické části této práce jsou analyzovány vazby hospodářských politik a automobilového průmyslu a zhodnocen jejich ekonomický dopad na konkrétní podnik, vývoj automobilového sektoru a ekonomiku členských států Evropské unie. Mezi zmíněné vazby patří skupina CARS 21, stanovení emisních limitů a především spolufinancování projektů ze strukturálních fondů Evropské unie. Dotace na vybrané projekty jsou přidělovány v rámci realizace kohezní politiky a poskytují značnou podporu pro evropský automobilový průmysl. Dále se práce zabývá problematikou šrotovného a investičních pobídek, pro jejichž udělování Evropská unie stanovuje všeobecné podmínky. V závěru jsou vyhodnoceny analyzované vazby Evropské unie a automobilového průmyslu a navržena doporučení pro budoucí vývoj.

Klíčová slova

Automobilový průmysl, CARS 21, emisní limity, Evropská unie, hospodářské politiky, kohezní politika, strukturální fondy.

Annotation

The automotive industry plays an important role in the economy of the European Union, which leads the union authorities to actively influence it within its economic policies. The theoretical part of the thesis deals with individual economic policies and the development of the automotive industry focusing on its current trends. The practical part of the thesis analyzes relations of economic policies and automotive industry and there are evaluated economic impacts on particular company, on development of automotive industry and economy of European Union member states. Analyzed relations are the group CARS 21, setting of emission limits and especially co-financing projects from European Union structural funds. The subsidies for chosen projects are allocated under the cohesion policy and provide significant support for the European automotive industry. After that the thesis is concerned with scrapping schemes and investment incentives. European Union specifies general conditions for these topics. Finally, analyzed relations of the European Union and automotive industry are evaluated and recommendations for future development are suggested.

Key Words

Automotive industry, CARS 21, cohesion policy, economic policies, emission limits, European Union, structural funds.

Obsah

Seznam obrázků.....	10
Seznam tabulek.....	11
Seznam zkratk.....	12
Úvod	14
1 Hospodářské politiky EU	16
1.1 Společné politiky EU	16
1.1.1 Společná zemědělská politika	17
1.1.2 Společná obchodní politika.....	18
1.1.3 Společná dopravní politika.....	19
1.1.4 Monetární politika.....	20
1.2 Koordinované politiky EU	21
1.2.1 Politika ochrany hospodářské soutěže	22
1.2.2 Sociální politika	23
1.2.3 Regionální politika.....	24
1.2.4 Průmyslová politika	25
1.2.5 Energetická politika	26
1.2.6 Ekologická politika	27
1.2.7 Vědecko výzkumná politika.....	28
2 Kohezní politika EU.....	30
2.1 Vývoj kohezní politiky EU	30
2.1.1 Vznik kohezní politiky.....	31
2.1.2 Kohezní politika v programovém období 2007-2013	31
2.2 Nástroje kohezní politiky	32
2.2.1 Strukturální fondy	33
2.2.2 Fond soudržnosti.....	35
2.3 Čerpání ČR z fondů EU	35
3 Automobilový průmysl.....	38
3.1 Vývoj automobilového průmyslu ve světě.....	38
3.2 Současné trendy automobilového průmyslu	39
3.2.1 Přesun výroby na třetí trhy.....	40

3.2.2	Ochrana životního prostředí.....	42
3.3	Automobilový průmysl v ČR	43
4	Vztah hospodářských politik EU a automobilového průmyslu	45
4.1	Iniciativa CARS 21	45
4.1.1	Znovuobnovení CARS 21	46
4.1.2	Akční plán CARS 2020	47
4.1.3	CARS 21 a Škoda Auto	48
4.2	Stanovování emisních limitů	48
4.2.1	Emisní limity v automobilovém průmyslu	49
4.2.2	Emisní limity oxidu uhličitého.....	50
4.2.3	Zmírnění emisních limitů.....	52
4.2.4	Plnění emisních limitů v koncernu Volkswagen	53
4.3	Dotace EU do automobilového průmyslu	55
4.3.1	Projekty financované z ERDF – OPPI.....	56
4.3.2	Projekty financované z ESF – OPVK.....	61
4.3.3	Projekty financované z ESF – OPLZZ	63
4.3.4	Projekty financované prostřednictvím 7. rámcového programu EU.....	65
4.3.5	Zhodnocení projektů	66
4.4	Zavedení šrotovného	66
4.4.1	Šrotovné a EU	67
4.4.2	Výsledky šrotovného	68
4.4.3	Šrotovné v ČR.....	69
4.5	Investiční pobídky	70
4.5.1	Investiční pobídky z pohledu EU.....	70
4.5.2	Investiční pobídky v ČR v rámci automobilového průmyslu	71
	Závěr	74
	Seznam použité literatury	77
	Seznam příloh	83

Seznam obrázků

Obrázek 1: Rozdělení rozpočtu kohezní politiky mezi její tři cíle v letech 2007-2013	32
Obrázek 2: Rozpočtové výdaje v letech 1970-2006	33
Obrázek 3: Vývoj produkce osobních automobilů ve světě v letech 2000-2011	38
Obrázek 4: Rozdělení světové produkce osobních automobilů v letech 2000-2011	40
Obrázek 5: Emise CO ₂ nových aut v EU v letech 1995-2011	42
Obrázek 6: Produkce osobních automobilů v ČR v letech 2000-2012	44
Obrázek 7: Křivka limitních hodnot pro emise CO ₂	51
Obrázek 8: Emise CO ₂ nových vozů koncernu Volkswagen v letech 2007-2012	54
Obrázek 9: Nová budova Lean Centra financovaná s podporou ERDF	59
Obrázek 10: Budova Service Training Centra financovaná s podporou ERDF	60
Obrázek 11: Registrace nových osobních automobilů v EU v letech 2003-2011	68

Seznam tabulek

Tabulka 1: Systém rozdělení regionů do tzv. NUTS.....	25
Tabulka 2: Operační programy ČR 2007-2013	36
Tabulka 3: Čerpání ČR z fondů EU v období 2007-2013 (v mil. EUR)	37
Tabulka 4: Produkce osobních automobilů ve světě v roce 2011	41
Tabulka 5: Financování projektu Kombinovaná výroba tepla a elektřiny v závodě Kvasiny (v Kč).....	57
Tabulka 6: Financování projektu Rozšíření vývojových kapacit Škoda Auto a.s. (v Kč) ..	57
Tabulka 7: Financování projektu TRAIN (v Kč)	58
Tabulka 8: Financování projektu Lean Centrum (v Kč).....	59
Tabulka 9: Financování projektu Service Training Center (v Kč)	60
Tabulka 10: Financování projektu Modernizace výuky ve ŠKODA AUTO SOU strojírenském (v Kč)	61
Tabulka 11: Rozdělení dotace na projekt InTECH2	63
Tabulka 12: Max. velikost investičních pobídek 2007-2013	71

Seznam zkratek

ACEA	Evropské sdružení výrobců automobilů (<i>Association des Constructeurs Européens d'Automobiles</i>)
BRIC	Brazílie, Rusko, Indie a Čína (Brasil, Russia, India, and China)
CAP	Společná zemědělská politika (<i>Common Agricultural Policy</i>)
CCP	Společná obchodní politika (<i>Common Commercial Policy</i>)
CARS 21	Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století (<i>Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century</i>)
CO ₂	Oxid uhličitý
ČR	Česká republika
ECB	Evropská centrální banka
ESCB	Evropský systém centrálních bank
ECSC	Evropské společenství uhlí a oceli (<i>European Coal and Steel Community</i>)
Euratom	Evropské společenství pro atomovou energii (<i>European Atomic Energy Community</i>)
EEA	Evropský hospodářský prostor (<i>European Economic Area</i>)
EEC	Evropské hospodářské společenství (<i>European Economic Community</i>)
EMS	Evropský měnový systém
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje (<i>European Regional Development Fund</i>)
ES	Evropská společenství
ESF	Evropský sociální fond (<i>European Social Fund</i>)
EAGGF	Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond (<i>European Agricultural Guidance a Guarantee Fund</i>)
EU	Evropská unie
EU ETS	Evropský systém emisního obchodování (<i>Emissions trading system</i>)

FS	Fond soudržnosti
IMP	Integrovaný středomořský program (<i>Integrated Mediterranean Programme</i>)
HDP	Hrubý domácí produkt
HNP	Hrubý národní produkt
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
NUTS	Klasifikace územních statistických jednotek (<i>Nomenclature des Unites Territoriales Statistique</i>)
OPLZZ	Operační program Lidské zdroje a zaměstnanost
OPPI	Operační program Podnikání a inovace
OPVK	Operační program Vzdělávání pro konkurenceschopnost
SPOČR	Sdružení autorizovaných prodejců a opravců automobilů značky Škoda ČR
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile
UNECE	Evropská hospodářská komise OSN (<i>United Nations Economic Commission for Europe</i>)

Úvod

Tato diplomová práce se zabývá hospodářskými politikami Evropské unie a jejich vztahem k automobilovému průmyslu, klade si za cíl zhodnotit existující vazby mezi aktivitami Evropské unie v rámci hospodářských politik a automobilovým průmyslem a navrhnout doporučení pro další vývoj.

Evropská unie si prošla dlouhým vývojem, její základy byly položeny na třech evropských společenstvích, jež vznikla v 50. letech 20. století. V průběhu let se zvyšoval stupeň integrace tohoto seskupení a členské státy začaly postupně spolupracovat v širším spektru oblastí. Jednotlivé oblasti jsou řešeny v rámci hospodářských politik Evropské unie, ty se člení na dva, respektive na tři druhy, jsou jimi politiky společné, koordinované a národní. V diplomové práci je vysvětlen rozdíl mezi těmito typy politik a také popsán vývoj a význam konkrétních politik, jimiž se Evropská unie zabývá. Větší prostor je věnován politice kohezní neboli politice hospodářské a sociální soudržnosti, díky níž je spolufinancováno mnoho projektů právě z oblasti automobilového průmyslu.

Následně se práce zaměřuje na vývoj automobilového průmyslu a jeho aktuální trendy. Automobilový průmysl hraje pro členské státy Evropské Unie klíčovou roli z několika hledisek: významně přispívá k HDP, k aktivní obchodní bilanci a také k zaměstnanosti. Zároveň má ale výroba automobilů i své negativní dopady především v oblasti znečišťování životního prostředí, jež je třeba omezit. To jsou důvody, proč hospodářské politiky Evropské unie ovlivňují vývoj automobilového průmyslu a na jejichž základě byl formulován výzkumný předpoklad této práce následovně: *Aktivity Evropské unie v rámci jejích hospodářských politik směřují k aktivní podpoře automobilového průmyslu a pomáhají v rozvoji této oblasti.*

V praktické části se diplomová práce zabývá konkrétními vazbami mezi hospodářskými politikami a automobilovým průmyslem. Oblasti, do nichž Evropská unie zasahuje, jsou vymezeny a ilustrovány na konkrétních příkladech nejčastěji v souvislosti s firmou Škoda Auto, nejvýznamnější společností automobilového průmyslu pro Českou republiku.

První analyzovanou vazbou mezi automobilovým průmyslem a Evropskou unií je skupina CARS 21 vydávající doporučení pro vývoj automobilového průmyslu s hlavním cílem zvýšení konkurenceschopnosti tohoto sektoru. Rozhodující je, jak jsou tato doporučení implementována a skutečně realizována. Důležitým bodem, v současné době hodně řešeným v důsledku zvyšování ochrany životního prostředí, jsou emisní limity stanovované pro evropské automobilové výrobce. Tyto limity týkající se především oxidu uhličitého, ale také dalších škodlivin vypuštěných do ovzduší provozem a výrobou automobilů jsou během let stále více zpřísňovány. Automobilky musí vynakládat velké investice, aby limity dodržely a nebyly nucené platit vysoké pokuty. Konkrétní limity i výpočet pokuty jsou zde znázorněny na příkladu koncernu Volkswagen, jehož součástí je i Škoda Auto.

Následující část práce se věnuje projektům spolufinancovaným zejména ze strukturálních fondů Evropské unie, jež jsou zaměřeny především na zvyšování zaměstnanosti a podporu inovativních technologií. Projekty jsou rozděleny dle fondu, ze kterého byla dotace poskytnuta, a operačních programů, jejichž prostřednictvím bylo o dotace požádáno. U většiny uvedených projektů byla společnost Škoda Auto přímo žadatelem nebo alespoň partnerem projektu.

Další témata, jimiž se práce zabývá, jsou šrotovné a investiční pobídky. Tyto dvě oblasti již nejsou tolik ovlivňovány Evropskou unií, přesto byl stanoven určitý legislativní rámec, jímž se členské státy musí řídit. Šrotovné v České republice nakonec nebylo zavedeno, ale ve velké části členských zemí Evropské unie ano, což mělo své dopady i na českou produkci automobilů. K tématu investičních pobídek jsou uvedeny konkrétní příklady nejvýznamnějších investičních pobídek týkajících se automobilového průmyslu České republiky. Na závěr budou zhodnoceny aktivity Evropské unie v oblasti automobilového průmyslu a potvrzen či vyvrácen výzkumný předpoklad této práce.

1 Hospodářské politiky EU

Hospodářské politiky Evropské unie (dále jen EU) můžeme rozdělit na dvě základní skupiny. Do první skupiny patří společné politiky, jejichž zavedení znamenalo pro členské státy omezení jejich pravomocí a přechod těchto pravomocí na vytvořené společné instituce. Druhá skupina je tvořena politikami koordinovanými, u nichž členské státy převádí pouze část svých kompetencí a část si zachovávají. To v praxi znamená, že za danou politiku zodpovídá vláda státu, ale musí ji vykonávat s ohledem na ostatní členské státy a společné instituce.

Kromě základního rozdělení hrají svou roli i politiky národní; v případě těchto politik komunitární instituce nemají téměř žádné pravomoci, přesto zde dochází k jisté koordinaci, ta je ovšem dobrovolná. Do národních politik lze zařadit vzdělávací systémy, zdravotnické systémy, kulturu, cestovní ruch, turistiku a civilní obranu.

1.1 Společné politiky EU

Hranice společných politik EU jsou určeny Římskou smlouvou o založení Evropského hospodářského společenství (European Economic Community, dále jen EEC), v jejímž rámci se členské státy¹ v roce 1957 dohodly na vytvoření celní unie, jednotného prostoru pro zemědělskou výrobu a obchod a společného trhu. Tyto tři cíle byly určujícími pro zavedení společných politik: společné zemědělské politiky, společné obchodní politiky a společné dopravní politiky. Další politikou, která se připojila ke třem jmenovaným, byla politika monetární. Ta se týká členských států EU, které v roce 1999 založily eurozónu a v dalším období přijaly společnou měnu. Tyto státy předaly část svých kompetencí z oblasti monetární politiky Evropské centrální bance, čímž nechaly svou monetární politiku částečně vést Evropskou unií (Kučerová, 2010).

¹ Zakládajícími státy EEC, které v roce 1957 podepsaly Římskou smlouvu, byly Belgie, Francie, Itálie, Lucembursko, Německo a Nizozemsko.

1.1.1 Společná zemědělská politika

Společná zemědělská politika (dále jen CAP, Common Agricultural Policy) je poměrně problematická. Dle údajů Evropské komise bylo na CAP pro rok 2012 vyčleněno 60 mld. EUR, tedy přibližně 40,8 % celkového rozpočtu EU, ale přitom zemědělské půdy neustále ubývá. Tato politika bývá důvodem sporů mezi jednotlivými členy EU, ale také mezi EU a třetími zeměmi, neboť přístup k zemědělství se ve většině zemí liší. Bohaté země obvykle své zemědělce podporují pomocí subvencí a vysokých cen zemědělských produktů^{II} a naopak chudé státy mají tendenci zemědělské produkty danit, zejména jsou-li určeny pro export (Baldwin a Wyplozs, 2008).

Jak uvádí Cihelková (2011), při vzniku EEC měl každý stát vlastní systém zemědělských podpor a regulací. Za účelem fungování společného trhu, kde měly pro všechny producenty platit stejné podmínky, muselo dojít ke zrušení regulace nebo k jejímu sjednocení. K vlastnímu vzniku CAP došlo v roce 1962, ale již v Římské smlouvě byla stanovena *hierarchie pěti základních cílů CAP*:

- zvýšit produktivitu zemědělství;
- zajistit adekvátní životní úroveň zemědělců;
- stabilizovat zemědělské trhy;
- zaručit soběstačnost členských států v zemědělské výrobě;
- zajistit spotřebitelům rozumné ceny zemědělských produktů.

Díky CAP se podařilo zajistit stabilní ceny zemědělských produktů a také soběstačnost trhu EU v této oblasti. To přispělo k blahobytu v členských státech, růstu produkce a následné nadvýrobě (Fojtíková a Lebiezík, 2008). Nadvýroba vedla k tomu, že Evropská společenství^{III} (dále jen ES) musela odkupovat velké množství potravin, protože nebyly na ostatních trzích konkurenceschopné v důsledku vysoké ceny. Tyto

^{II} Zemědělskými produkty se dle smlouvy o založení ES rozumí produkty rostlinné výroby, chovu zvířectva a rybolovu, jakož i výrobky po prvotním zpracování, které mají s těmito produkty přímou souvislost.

^{III} V roce 1965 byla podepsána Slučovací smlouva sjednocující instituce tří evropských společenství (EEC, ECSC a Euratom), jež byla od té doby souhrnně nazývána „Evropská společenství“.

nákupy v 70. letech 20. století pohltily až 80 % společného rozpočtu a vyvolávaly diskuze o reformě CAP, k níž v 90. letech opravdu došlo. Objem nucených odkupů se snížil, ale jako kompenzace byly farmářům nabídnuty přímé platby, jejichž poskytování je také kontroverzní. Proto byla a je tato reforma dále upravována a CAP zůstává často diskutovaným tématem (Baldwin a Wyplozs, 2008).

Pro období současné finanční perspektivy v letech 2007-2013 byl vytvořen nový nástroj, jímž je Evropský zemědělský fond rozvoje venkova. Cílem tohoto fondu je poskytovat prostředky pro rozvoj venkova, zvýšení konkurenceschopnosti zemědělství, potravinářství a zlepšení infrastruktury. Součástí CAP je i společná rybolovná politika (Kučerová, 2010).

1.1.2 Společná obchodní politika

Společnou obchodní politiku EU (dále jen CCP, Common Commercial Policy) lze dle dostupných dat považovat za velmi významnou. EU celkově na světovém obchodu zaujímá přibližně 40% podíl, vystupuje jako čelní představitel Světové obchodní organizace (WTO, World Trade Organization) a také poctivě dodržuje všechny obchodní zásady stanovené touto organizací. Přesto bývá CCP označována jako jedna z překážek bránících liberalizaci celosvětového obchodu. Nejčastěji se jedná o spory týkající se zemědělské produkce, neboť před zahraničními zemědělskými produkty EU nejvíce chrání svůj trh (Baldwin a Wyplozs, 2008).

Základy CCP byly zmíněny již v Římské smlouvě, ale plně implementovaná byla až na konci 60. let. Pomocí této politiky EU spravuje komplexní systém partnerství, dohod, jednání a sporů vznikajících v celní unii. Ke své činnosti využívá v zásadě dvou skupin nástrojů. První z nich je skupina rozličných obchodních dohod pokrývajících široké množství oblastí a teritorií (Cini, 2007). Tyto nástroje jsou nazývány *smluvní obchodní politikou*. Smluvní obchodní politika obsahuje všechna smluvní ujednání EU se třetími zeměmi o obchodu se zbožím, službami a ochraně duševního vlastnictví. Komplex těchto ujednání je hierarchicky uspořádán dle strategických zájmů a hospodářských priorit. Nejvýznamnější obchodní preferencí EU je obchod mezi jejími členskými státy, jehož

funkce je stanovena celní unií a také CAP. Významnými jsou také dohody v rámci Evropského hospodářského prostoru, tvořeném EU a třemi^{IV} zeměmi Evropského sdružení volného obchodu, který již není celní unií, ale pouze pásmem volného obchodu. Dále do smluvní obchodní politiky patří dohody s rozvojovými zeměmi, Ruskem a dalšími státy. Obchodní vztahy EU jsou poměrně komplikované (Kučerová, 2010).

Druhá skupina nástrojů nazývaná jako *autonomní obchodní politika* obsahuje jednostranné nástroje, jež EU používá na ochranu domácího trhu a pomocí nichž se snaží zabránit nespravedlivým praktikám. Mezi tyto nástroje patří antidumpingová cla zaměřená na ochranu domácích výrobců před porušováním hospodářské soutěže, při němž zahraniční dovozci používají cenu nižší než náklady. Podobný princip se využívá i u antisubvenčního opatření, zde se ale chrání domácí trh před dovozy subvencovanými samotnými státy. K dalším nástrojům se řadí opatření na kontrolu dovozu a jeho případné omezování v případě poškození odvětví či opatření zaměřené na nekorektní obchodní praktiky třetích států proti exportům EU (Cihelková, 2003).

1.1.3 Společná dopravní politika

Společnou dopravní politikou se členské státy také rozhodly delegovat své kompetence na komunitární orgány EU, neboť spolehlivé fungování dopravy je klíčovou podmínkou evropské integrace. Volný pohyb zboží a osob, jemuž doprava napomáhá, je předpokladem jednotného evropského trhu. I další údaje vypovídají o důležitosti společné dopravní politiky. Příkladem je automobilový průmysl, jenž významně přispívá k HDP členských států a zaměstnává 5,3 % z celkového počtu osob zaměstnaných v EU. Právě v rámci tohoto sektoru také směřuje velké množství investic do výzkumu a vývoje (ACEA, 2012). Zjevné je i propojení dopravy s ostatními politikami, např. energetickou či ekologickou.

Již v Římské smlouvě zakládající EEC byly uvedeny základy společné dopravní politiky. Mezi její stanovené úkoly patří zavedení společných pravidel pro mezinárodní dopravu,

^{IV} Island, Lichtenštejnsko a Norsko. Čtvrtý člen Evropského sdružení volného obchodu – Švýcarsko se nestalo členem Evropského hospodářského prostoru.

liberalizace dopravních služeb na vnitřních hranicích EEC, vypracování rámcových opatření v oblastech bezpečnosti dopravy, rovných soutěžních podmínek a ochrany životního prostředí. Dále by nemělo být žádné dopravní odvětví upřednostňováno a dopravci by neměli být diskriminováni na základě státní příslušnosti. Dané principy společné dopravní politiky uvedené v Římské smlouvě se týkaly všech hlavních typů dopravy, tzn. silniční, železniční, letecké i říční (Lebiedzik a Tvrdoň, 2007).

Mezi nejvýznamnější problémy řešené společnou dopravní politikou se řadí vliv dopravy na životní prostředí a její bezpečnost. Obecně doprava produkuje 26 % celkových emisí CO₂ a do budoucnosti se předpokládá vzrůst produkce skleníkových plynů v důsledku neustále se zvyšující poptávky po dopravě. Emise skleníkových plynů zapříčiněné využíváním dopravy jsou považovány za největší překážku splnění cílů Kjótského protokolu^v. Co se týká bezpečnosti dopravy, statistické údaje také nejsou nijak příznivé, nejvíce se tato problematika dotýká silniční dopravy. Přestože počet mrtvých od 90. let, kdy např. v roce 1990 zemřelo na silnicích EU 71 160 osob, ve srovnání se současností významně klesl, stále jsou čísla poměrně vysoká (Fojtíková a Lebiedzik, 2008). Dle údajů ČTK z roku 2012 zemřelo v roce 2001 při silniční přepravě 54 352 osob, v roce 2011 statistiky uvádějí 30 108 obětí. EU se snaží zajišťovat bezpečnost na unijní úrovni, ale vyžaduje po členských státech pomoc i na národní úrovni. Jejím cílem je, aby se v roce 2020 počet osob, které přišly o život na silnicích, snížil na polovinu hodnoty roku 2011.

1.1.4 Monetární politika

V porovnání s předchozími společnými politikami má monetární politika odlišné postavení a prošla odlišným vývojem. Cíl společné monetární politiky nebyl v Římské smlouvě obsažen, a tak zůstávala v kompetencích jednotlivých členských států. Diskuze o potřebě koordinace monetární politiky vyvolaly až potíže se stabilitou měn v 70. letech. Po nepřímých úspěšných pokusech a budování hospodářské a měnové unie (dále jen EMU, Economic and Monetary Union) a zavádění pevných směnných kurzů, byla průlomovou Smlouva

^v Podepsáním Kjótského protokolu v roce 1997 se státy zavázaly ke snížení svých emisí skleníkových plynů způsobujících globální oteplování.

o EU^{VI} (Maastrichtská smlouva) z roku 1993. Zde bylo obsaženo neodvolatelné rozhodnutí o přijetí jednotné měny k 1. 1. 1999 (Baldwin a Wyplosz, 2008). V roce 1999 opravdu došlo ke spuštění měnové unie, mezi jedenácti členskými zeměmi^{VII} byla zavedena jednotná měna euro pro bezhotovostní platby. Na počátku roku 2002 došlo nejprve k zavedení eurobankovek a euromincí fungujících spolu s národními měnami členských států, následně v dubnu téhož roku byly národní měny zcela nahrazeny jednotnou měnou euro (Lacina, 2011).

Realizaci měnové politiky celé EU má v rukou Evropský systém centrálních bank (dále jen ESCB), tvořený Evropskou centrální bankou (dále jen ECB) a národními centrálními bankami všech členských států EU nezávisle na jejich členství v eurozóně (aktuálně 27 národních centrálních bank). Základním úkolem ESCB je udržování cenové stability. V rámci ESCB má užší vymezení Eurosystem tvořený také ECB a národními centrálními bankami, ale tentokrát už pouze 17 centrálními bankami členských států eurozóny. Primární úkol Eurosystemu je shodný s cílem ESCB, tedy udržování nízké a stabilní inflace, toho se snaží dosahovat pomocí realizace monetární politiky eurozóny, řízení operací s devizami a správy devizových rezerv zemí EMU (Zahradník, 2003).

1.2 Koordinované politiky EU

V této skupině politik si členský stát zachovává určitou část svých pravomocí. Za konkrétní oblasti zůstává zodpovědná vláda státu, ale je nucena jednat s ohledem na ostatní členské státy a instituce EU. Lze říci, že tyto politiky fungují na principu tzv. sdílených kompetencí, což se prakticky projevuje tak, že instituce EU připravují závazné standardy pro aktivity všech subjektů s ponecháním možnosti zpřísnění daného standardu prostřednictvím národních předpisů.

^{VI} Maastrichtská smlouva se týkala hospodářských i politických oblastí a také nahradila jednomyslné rozhodování Rady kvalifikovanou většinou. Mimo jiné zavedla název Evropská Unie.

^{VII} Belgie, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Rakousko a Španělsko. V roce 2011 se k měnové unii připojilo Řecko. Později se připojily i Slovinsko, Kypr, Malta, Slovensko a Estonsko.

Skupina koordinovaných politik je poměrně rozsáhlá a obsahuje politiky s širokým spektrem zaměření. Ve srovnání se společnými politikami se vyvíjí mnohem dynamičtěji, je totiž více napojená na aktuální strategie a cíle EU a podle nich vytváří určitý žebříček politik, které jsou nejvíce ve středu zájmu. Na vrcholu hierarchie koordinovaných politik stojí již od konce 90. let politika ochrany hospodářské soutěže, dále sociální politika, regionální a kohezní politika, průmyslová politika, energetická politika, ekologická politika a vědecko výzkumná politika (Kučerová, 2010). Všechny budou blíže vymezeny v následujícím textu.

1.2.1 Politika ochrany hospodářské soutěže

Ochrana hospodářské soutěže je sice ekonomickou záležitostí, ale nese s sebou i politické dopady. Vysoká konkurence může vést k omezování domácí výroby a růstu nezaměstnanosti, následné snížení daňových příjmů zvyšuje deficit státního rozpočtu. Proto o politice hospodářské soutěže musí být rozhodováno s ohledem na možné politické důsledky. V rámci EU je konkurenční prostředí chápáno jako jeden ze základních bodů, proto je jeho úprava poměrně široká. Ochrana hospodářské soutěže se nezaměřuje pouze na stranu agregátní nabídky (zda činnost a velikost firmy nebrání vstupu dalších firem do odvětví), ale sleduje i vlivy na agregátní poptávku, jimiž jsou např. ochrana spotřebitele, velikost a pestrost nabídky, cenová hladina, aj. (Kučerová, 2010). Hlavní cíle politiky ochrany hospodářské soutěže EU jsou následující:

- volný pohyb zboží a služeb mezi členskými státy zajištěný zákazem nezákonných praktik, jako jsou např. kartelové dohody nebo dohody o rozdělení trhu;
- konkrétní vymezení povolených a nepovolených aktivit v rámci trhu EU;
- vyšší konkurenceschopnost firem z členských zemí EU;
- efektivní chování výrobců;
- podpora spolupráce malých a velkých firem.

Tyto cíle jsou včleněny do právních norem EU. Základy práva řešícího hospodářskou soutěž byly uvedeny již v Římské smlouvě. Pravidla spravedlivé hospodářské soutěže jsou zde rozčleněna na dva druhy: soutěžní právo obsahující pravidla pro regulaci firem

a pravidla regulující chování členských států, která brání hospodářskou soutěž před protekcionistickými zásahy států (Keřkovský a Keřkovská, 1999).

V politice ochrany hospodářské soutěže získala široké pravomoci Evropská komise, a to díky obavám, že by ministři v Radě EU mohli podlehnout nátlakům určitých zájmových skupin. Komise může své pravomoci využívat při vyšetřování zneužívání soutěžního práva EU, může provádět nahodilé kontroly společností či uvalovat pokuty firmám, jimž bylo prokázáno protikonkurenční jednání. Politika ochrany hospodářské soutěže je oblastí, kde má Komise největší pravomoci, neboť její rozhodnutí nemusí být schváleno ze strany Evropského parlamentu ani Rady EU (Baldwin a Wyploz, 2008).

1.2.2 Sociální politika

Sociální politika EU zahrnuje poměrně širokou oblast zájmů, jejím základem je řešení regulace podmínek zaměstnanosti, odměňování a sociálního zabezpečení, ale zabývá se také péčí o člověka, což znamená problematikou vzdělávání, zdravotní péče, bydlení a odborné kvalifikace. Sociální politika má v členských státech dlouhodobou tradici, ale přístupy států se liší, proto je realizace sociální politiky v rámci celé EU poměrně obtížná. K tomu přispívá i pouze okrajové zahrnutí této politiky do Římské smlouvy. Až v pozdějších letech, kdy docházelo k prohlubování integrace, byla sociální oblast zařazena do koordinovaných politik. V sociálních aspektech panují největší rozdíly mezi Evropou a ostatním světem, právě Evropanům se dostává největších sociálních garancí ve srovnání s příslušníky ostatních států (Kučerová, 2010).

V 90. letech 20. století se sociální politika EU zaměřila zejména na řešení problematiky vysoké nezaměstnanosti. To se projevilo i v Amsterodamské smlouvě z roku 1997, díky níž byla zařazena do primárního práva Evropská charta sociálních práv určující základní práva v oblasti pracovních i životních podmínek, tato charta dále obsahuje opatření týkající se odborné přípravy, rovných příležitostí pro muže i ženy, životních podmínek důchodců a dalších oblastí (Cihelková a kol., 2011).

Sociální politika EU je financovaná z Evropského sociálního fondu zřízeného v roce 1960 za účelem zvýšení mobility pracovních sil a usnadnění zařazení obyvatel členských států

do pracovního procesu. Původně byl ESF financovaný zvláštními příspěvky vlád, v 70. letech došlo k jeho zařazení do společného rozpočtu, což zvýšilo objem finančních prostředků, s nimiž mohl fond operovat. Zároveň došlo i ke změně zaměření tohoto fondu, polovina prostředků byla vydávána na rekvalifikaci pracujících především z textilního průmyslu a ze zemědělství. Druhá polovina byla využita k podpoře zaměstnanosti v zaostalých oblastech členských států. K další významné změně zaměření ESF došlo v důsledku vydání Agendy 2000, Rada EU zde definovala hlavní oblasti podpory, mezi něž patří aktivní politika zaměstnanosti, rovné příležitosti v přístupu na trh práce, zlepšení odborného vzdělávání a poradenství a speciální opatření v souvislosti s podporou žen v pracovním procesu (Lebiedzik a Tvrdoň, 2007).

1.2.3 Regionální politika

V 50. letech 20. století při prvních krocích směrem k budování integrace byl evropský venkov velmi chudý, silně zaostával za městy rozvíjejícími se díky hospodářskému růstu, proto se k hlavním cílům integrace zařadil rozvoj venkova a zaostalých regionů. Tato problematika je stále aktuální především kvůli připojení východních států, úroveň regionů v těchto státech totiž zaostává za vyspělostí původních 15 členů EU a průměrné příjmy v těchto oblastech jsou značně nižší. Jak již bylo zmíněno, problém rozdílů mezi regiony panoval v členských státech již od počátku, ovšem během prvních třiceti let od založení EEC byla starost o tuto problematiku ponechána národním politikám. Výdaje na regionální politiku ze společného rozpočtu byly minimální, ale chudé regiony byly podporovány díky široce financované CAP. Ke změně došlo po přistoupení Španělska, Portugalska a Řecka, tyto státy by svou strukturou zemědělství získávaly minimální dotace prostřednictvím CAP, ale byly chudší než původní členové, proto byl vytvořen tlak na změnu výdajových priorit společného rozpočtu (Baldwin a Wyplozs, 2008).

Následkem byla reforma přijatá v roce 1988 upravující přístupy k zemědělské, sociální a regionální politice. Cílem této reformy bylo vyrovnat rozdíly mezi regiony, ale i uvnitř regionů. Podporu reformy poskytovaly regionální rámcové programy sloužící jako plány ke zlepšení struktury hospodářství jednotlivých regionů. Následně byly vytvořeny nové strukturální fondy a zreformovány ty již existující (Kučerová, 2010).

V regionální politice byl vytvořen systém rozdělení regionů do územních jednotek, tzv. NUTS^{VIII}, který ukazuje Tabulka 1. Toto rozdělení slouží k utváření koncepce regionální politiky EU a dále ke sběru, zpracování a harmonizaci regionálních statistik EU. Jednotlivé regiony se člení do tří typů NUTS dle počtu obyvatel. Rozdělení do NUTS z praktických důvodů odpovídá administrativnímu rozdělení používanému v daném členském státě. NUTS 1 tvoří hlavní socio-ekonomické regiony, NUTS 2 jsou základní regiony pro aplikaci regionální politiky a NUTS 3 tvoří malé regiony se specifickým zařazením. Aktuální nomenklatura NUTS (platná od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2014) obsahuje 97 regionů spadajících do oblasti NUTS 1, 270 regionů na úrovni NUTS 2 a 1294 regionů na úrovni NUTS 3 (Eurostat, 2012).

Tabulka 1: Systém rozdělení regionů do tzv. NUTS

Úroveň jednotky	Min. počet obyvatel	Max. počet obyvatel
NUTS 1	3 000 000	7 000 000
NUTS 2	800 000	3 000 000
NUTS 3	150 000	800 000

Zdroj: Eurostat, 2011

1.2.4 Průmyslová politika

Průmyslová politika je méně koordinovaná ze strany EU než některé ostatní hospodářské politiky, neboť předpokládá, že členské státy samy ovlivňují strukturu svého hospodářství a podporují konkurenceschopnost podniků. Právě díky tomu často dochází ke konfliktům při řešení této politiky na komunitární úrovni, většina členských států totiž nesdílí stejné názory na velikost zásahů státu do vývoje ekonomiky ani do průmyslové oblasti. Průmyslová politika je propojená s vědecko výzkumnou a s politikou ochrany hospodářské soutěže, jejich cíle bývají často obdobné, ale liší se nástroji, kterými těchto cílů dosahují. Zároveň v některých bodech zasahuje i do politiky strukturální a regionální, jelikož se díky koncentraci výroby do určitých míst vytvořila průmyslová centra procházející restrukturalizací podporovanou průmyslovou politikou a opatření na podporu průmyslu mají i pozitivní regionální dopady v těchto oblastech (Kučerová, 2010).

^{VIII} NUTS je zkratka odvozená z francouzského Nomenclature des Unites Territoriales Statistique – klasifikace územních statistických jednotek.

O podpoře průmyslu se píše již v Římské smlouvě a v průběhu let byla tato oblast usměrňována několika dokumenty. Jedním z nejvýznamnějších dokumentů řešících tuto problematiku byla Zelená kniha o inovacích z roku 1995, na jejímž základě byl přijat Akční plán inovací v Evropě. Tento plán řeší nedostatečný podíl oborů s nejvyšší technickou úrovní (tzv. high-tech obory) na exportu EU ve srovnání s USA a Japonskem – největšími konkurenty EU. Akční plán uvádí pět problematických okruhů:

- ochrana duševního vlastnictví;
- vzdělávání a odborná příprava;
- financování inovací;
- zaměření na výzkum a inovace;
- zjednodušení administrativy (Lebiedzik a Tvrdoň, 2007).

V následujícím období docházelo ke značnému omezení zásahů států, uznávaná byla pouze podpora konkurenceschopnosti, jež ale narážela na nezaměstnanost v mnoha členských státech. Zlom nastal v roce 2000, kdy byla podpora udržování starých míst zaměněna za podporu vytváření míst nových. Lisabonská strategie přinesla v průmyslové politice zavedení mimořádné podpory vyspělých technologií, jejímž cílem bylo zvýšit evropskou konkurenceschopnost a vyrovnat se technologickým mocnostem USA a Japonsku (Kučerová, 2010).

1.2.5 Energetická politika

Jak uvádí Bělohlávek (2011), již na počátku vzniku EU se objevovala spolupráce států v energetické problematice. Vždyť jako první bylo založeno Evropské společenství uhlí a oceli (ECSC, European Coal and Steel Community) a později na základě spolupráce vzniklo i Evropské společenství pro atomovou energii (dále jen Euratom, European Atomic Energy Community) s cílem podpořit rozvoj jaderných elektráren. Ovšem oblast jaderné energetiky a uhlí byly jediné, které členské státy právně zavazovaly. V ostatních oblastech si nad energetickou politikou ponechávaly své pravomoci.

Zlom nastal v 70. letech, v období ropných krizí, kdy vznikaly obavy z nedostatku energie, neboť členské státy byly silně závislé na dodávkách energie z vnějších zdrojů. Vyřešení

tohoto problému, tedy snížení závislosti na dovozech energie, se stalo jedním z úkolů první oficiální strategie související s energetikou, která vznikla v roce 1981. K dalším cílům patřila diverzifikace energetických zdrojů a zpomalení růstu spotřeby energie. Následně v souvislosti s vytvářením jednotného vnitřního trhu byla zavedena opatření k zavedení také vnitřního energetického trhu, jehož prosazení je ale velmi obtížné v důsledku různých přístupů jednotlivých států. Do této doby se podařilo zavést vnitřní trh se zemním plynem a vnitřní trh s elektřinou (Lebiedzik a Tvrdoň, 2007).

Významnou pro energetickou politiku se stala Bílá kniha EU o energetické politice vydaná Evropskou komisí v roce 1995. Tato kniha definovala základní body budoucího směřování energetické politiky, jimiž jsou: konkurenceschopnost (na základě vytvoření vnitřního energetického trhu), spolehlivost dodávek a ochrana životního prostředí. Evropská komise v této knize zastává názor, že propojení trhu je výchozím bodem pro úspěšnou energetickou politiku. Problém vidí ve státech, který si chtějí zachovat své pravomoci ohledně energetických daní, neboť jim přinášejí poměrně velké množství finančních prostředků do národního rozpočtu (Bělohlávek, 2011).

Významným bodem energetické politiky je energetická bezpečnost a spolehlivost, jež je základní podmínkou politické stability EU a jejího hospodářského vývoje. Jako nástroj na zajištění energetické bezpečnosti bylo v roce 2009 přijato opatření zavazující členské státy k držení minimálně devadesátidenní zásoby ropy počítané dle čistých dovozů nebo sedmdesátidenní zásoby dle průměrné spotřeby. Ropa je pro Evropu zásadním energetickým zdrojem a pro mnohé průmysly je klíčovou surovinou. V důsledku toho je nutné zajistit její spolehlivé dodávky do všech členských států (Businessinfo.cz, 2012).

1.2.6 Ekologická politika

O ochraně životního prostředí v ES se začalo diskutovat poměrně pozdě. Nutnost zavedení politiky zabývající se životním prostředím byla uznána v roce 1972, kdy se ve značné míře objevovaly důsledky silného rozvoje průmyslu a zemědělství předchozího období. Cíle ekologické politiky (také nazývané politikou ochrany životního prostředí) byly jasně formulované až roku 1986 v Jednotném evropském aktu (Keřkovský a Keřkovská, 1999).

V článku 130 R Jednotného evropského aktu je uvedeno: „Činnost Společenství vztahující se k životnímu prostředí bude mít tyto cíle:

- udržovat, ochraňovat a zdokonalovat kvalitu životního prostředí;
- přispívat k ochraně lidského zdraví;
- zajišťovat uvážlivé a racionální využívání přírodních zdrojů.“

Takto stanovené cíle byly Maastrichtskou smlouvou doplněny ještě o jeden, který navrhuje řešit regionální i celosvětové problémy spojené s životním prostředím na mezinárodní úrovni. V rámci této smlouvy byla také ekologická politika povýšena na koordinovanou, čímž se EU snaží o co největší kontrolu jednotlivých států a jejich zacházení s životním prostředím. Přestože ekologické standardy stanovené EU jsou vysoké, různým státům jsou udělovány specifické výjimky s ohledem na situaci, v níž se nacházejí (Kučerová, 2010). Obecně EU stanovila následující principy ochrany životního prostředí:

- princip „platí znečišťovatel“ říká, že náklady na opravu způsobených škod na životním prostředí by měl platit především jejich původce;
- princip udržitelného rozvoje znamená uspokojování vlastních potřeb s ohledem na potřeby budoucích generací;
- princip prevence se snaží o včasné řešení ochrany životního prostředí a předcházení tak nákladným problémům;
- princip ochrany co nejbližší u zdroje znečištění dává důraz na řešení problémů s životním prostředím co nejbližší jejich původci a ne až v dalších stupních znečištění;
- princip integrované ochrany je hlavním principem ekologické politiky a připomíná, že je důležité sledovat všechny aspekty ochrany životního prostředí a přihlížet ke všem možným dopadům i v rámci ostatních politik EU (Lacina, 2011).

1.2.7 Vědecko výzkumná politika

Prostřednictvím vědecko výzkumné politiky EU podporuje výzkumný, inovační a technologický rozvoj, snaží se tak o nasměrování podniků k efektivnější výrobě. Výzkumné aktivity realizuje prostřednictvím programů, ale zaměřuje se i na koordinační činnost a poskytování konzultací, kde je využíváno výsledků praktických výzkumů.

Vědecko výzkumná politika podporovaná z fondů EU funguje zároveň s národními vědecko výzkumnými politikami financovanými ze státních rozpočtů (Keřkovský a Keřkovská, 1999).

Prvním krokem ke koordinaci vědecko výzkumné oblasti byla Římská smlouva, ovšem jednalo se pouze o koordinaci výzkumu v rámci CAP a především jaderné energetiky. V 60. letech se projevila zaostalost Evropy ve výzkumu ztrátou konkurenceschopnosti západoevropských firem na světových trzích. V oblasti moderních technologií jednoznačně vedly USA a pro evropské státy se stalo nemožné dosáhnout jejich úrovně či je dokonce předběhnout. Kromě USA se v této sféře značně začalo prosazovat i Japonsko. Technologická zaostalost Evropy se prohlubovala a bylo zřejmé, že je nutné zvýšit výdaje na vědu a výzkum. V následujících letech se EU zaměřila na rozšíření podpory vědy a výzkumu, což vedlo až k začlenění vědecko výzkumné politiky do právního základu ES v rámci Jednotného evropského aktu z roku 1986 (Kučerová, 2010).

Jednotný evropský akt definoval závazek koordinace vědecko výzkumné politiky ve stanovených prioritách s použitím víceletých rámcových programů. Maastrichtská smlouva zařadila podporu výzkumu mezi cíle ES a aktivity v rámci vědecko výzkumné politiky byly rozčleněny do pěti oblastí:

- spolupráce na společných programech s univerzitami, výzkumnými institucemi a podniky z členských zemí;
- výzkumná a technologická spolupráce se třetími zeměmi a mezinárodními organizacemi;
- zpracování výsledků výzkumných aktivit a jejich zhodnocení;
- prosazování vzdělávání výzkumných pracovníků a podpora jejich mobility;
- práce ve společných výzkumných střediscích na vlastních výzkumných programech.

Smysl těchto aktivit byl zachován i Lisabonskou smlouvou (Cihelková a kol., 2011).

2 Kohezní politika EU

V předešlé části se práce věnovala všem hospodářským politikám EU, v následující kapitole se zaměří především na jednu konkrétní politiku: tou je politika kohezní nazývaná také jako politika hospodářské a sociální soudržnosti či strukturální politika. Hlavním cílem této politiky, ať už je nazývána jakkoliv, je usilovat o rovnoměrný hospodářský i společenský rozvoj všech členských zemí EU a jejich regionů. Jejím úkolem je zmenšit rozdíly mezi chudými a bohatými státy, k tomu se snaží dospět zvýšením prosperity právě chudších států. Svých cílů se snaží dosáhnout důrazem na udržitelný růst, inovace, konkurenceschopnost a vytvářením otevřené, ale soudržné společnosti s vysokou mírou zaměstnanosti (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012). Základní myšlenkou kohezní politiky EU je přispívat na aktivity, jež by jinak nemohly být provedeny. To znamená, že má pomoci rozšířit podpory státu, ale nemá v úmyslu je nahradit. Jejím záměrem je zachovat stejné náklady států na dané priority, jaké byly před pomocí EU, a dále zvýšit jejich účinnost svými podporami (Molle, 2007).

2.1 Vývoj kohezní politiky EU

O snaze najít prostředek k vyrovnaní disparit mezi jednotlivými regiony se hovořilo již při zakládání EEC, ale k samotnému vzniku kohezní politiky došlo až na konci 80. let (Hájek a Novosák, 2007). Bližší vývoj kohezní politiky bude vymezen v následující části.

První snahou o vyrovnaní rozdílů mezi regiony bylo vytvoření Evropského fondu regionálního rozvoje (dále jen ERDF, European Regional Development Fund) v roce 1975. Podpora z ERDF fungovala na principu spolufinancování, tzn. rozdělení nákladů mezi ERDF a domácí zdroje (Bache, 2008). Určitým vodítkem pro směr kohezní politiky byl v 80. letech Integrovaný středomořský program (dále jen IMP, Integrated Mediterranean Programme). Cílem tohoto programu bylo vyrovnávání rozdílů mezi regiony především pomocí zvýšení zaměstnanosti a příjmů chudších oblastí. Novým přístupem IMP byla snaha o integraci, víceleté plánování, omezení role Rady a naopak posílení moci Komise v rozhodování a také zahrnutí zástupců regionů do plánovací činnosti. Tyto prvky nasměrovaly budoucí vývoj kohezní politiky (Hájek a Novosák, 2010).

2.1.1 Vznik kohezní politiky

Lze říci, že kohezní politika vznikla v roce 1988 v rámci strukturální reformy založené na základě Jednotného evropského aktu. Díky tomu došlo ke sjednocení tří evropských fondů: ERDF, Evropského sociálního fondu (dále jen ESF, European Social Fund) a Evropského zemědělského podpůrného a záručního fondu^{IX} (dále jen EAGGF, European Agricultural Guidance and Guarantee Fund). Cílem tohoto sloučení bylo efektivněji koordinovat aktivity mezi fondy a také spolupráci s finančními institucemi (Bache, 2008). Důležitým bodem bylo také ustanovení partnerství mezi Evropskou komisí, členskými státy a orgány odpovědnými na národní či regionální úrovni (Commission of the European Communities, 1989).

Vývoj kohezní politiky byl ovlivněn i Maastrichtskou smlouvou, v níž EU klade důraz na posilování hospodářské a sociální soudržnosti. Zmírnění rozdílů v rozvoji jednotlivých regionů a snížení zaostalosti těch nejvíce znevýhodněných mělo být dosaženo pomocí strukturálních fondů, Evropské investiční banky a jiných finančních nástrojů. Rada EU dostala za úkol zřídit do roku 1993 Fond soudržnosti, jenž by poskytoval podporu daným regionům v oblastech životního prostředí a transevropských sítí (EU, 2006).

2.1.2 Kohezní politika v programovém období 2007-2013

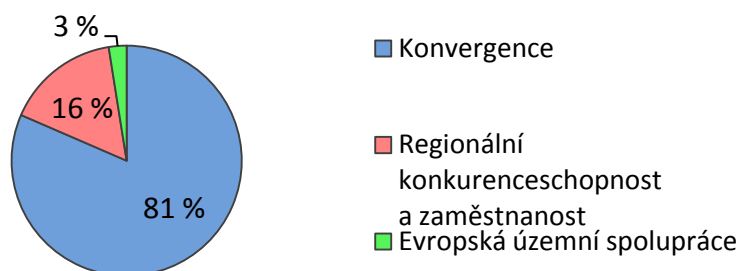
Pro každé programové období byly vždy vytyčeny určité cíle. Tato práce se zaměřuje pouze na cíle z aktuálního programového období 2007-2013. Pro tento časový rámec měla kohezní politika k dispozici 347 mld. EUR, jež rozdělila prostřednictvím strukturálních fondů a Fondu soudržnosti. Následně jsou uvedeny *tři základní cíle kohezní politiky*:

- Konvergence: prostřednictvím tohoto cíle EU poskytuje pomoc regionům na úrovni NUTS 2, jejichž HDP na obyvatele je nižší než 75 % průměru EU, dále jsou v rámci tohoto cíle podporovány státy s HND na obyvatele nižším než 90 % průměru EU. Finanční prostředky putují do regionů z ERDF, ESF a FS.

^{IX} Od roku 2007 se již EAGGF neřadí mezi strukturální fondy. Jeho aktivita je zaměřená pouze na CAP.

- Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost: tento cíl je zaměřen na regiony NUTS 1 a 2 přesahující omezení pro podporu z cíle Konvergence. Financování probíhá prostřednictvím ERDF a ESF.
- Evropská územní spolupráce: v rámci tohoto cíle je poskytována podpora pro přeshraniční spolupráci regionů na úrovni NUTS 3, podpora je financovaná pouze z ERDF (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012).

Rozdělení objemu finančních prostředků mezi jednotlivé cíle kohezní politiky lze vidět na Obrázku 1. Největší část peněz 81 % je přerozdělena přes cíl Konvergence, 16 % z celkového objemu je určeno pro cíl Regionální konkurenceschopnost a nejmenší část 3 % tvoří finanční prostředky určené pro cíl Evropská územní spolupráce.



Obrázek 1: Rozdělení rozpočtu kohezní politiky mezi její tři cíle v letech 2007-2013

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Evropské komise, 2012

2.2 Nástroje kohezní politiky

Hlavními nástroji, pomocí nichž je kohezní politika realizována, jsou fondy EU. Přes tyto fondy se rozdělují finanční prostředky, které mají zajistit vyrovnávání ekonomických a sociálních rozdílů mezi regiony a členskými státy obecně. Do *fondů EU* patří:

- Strukturální fondy^x:
 - Evropský fond pro regionální rozvoj;
 - Evropský sociální fond;
- Fond soudržnosti.

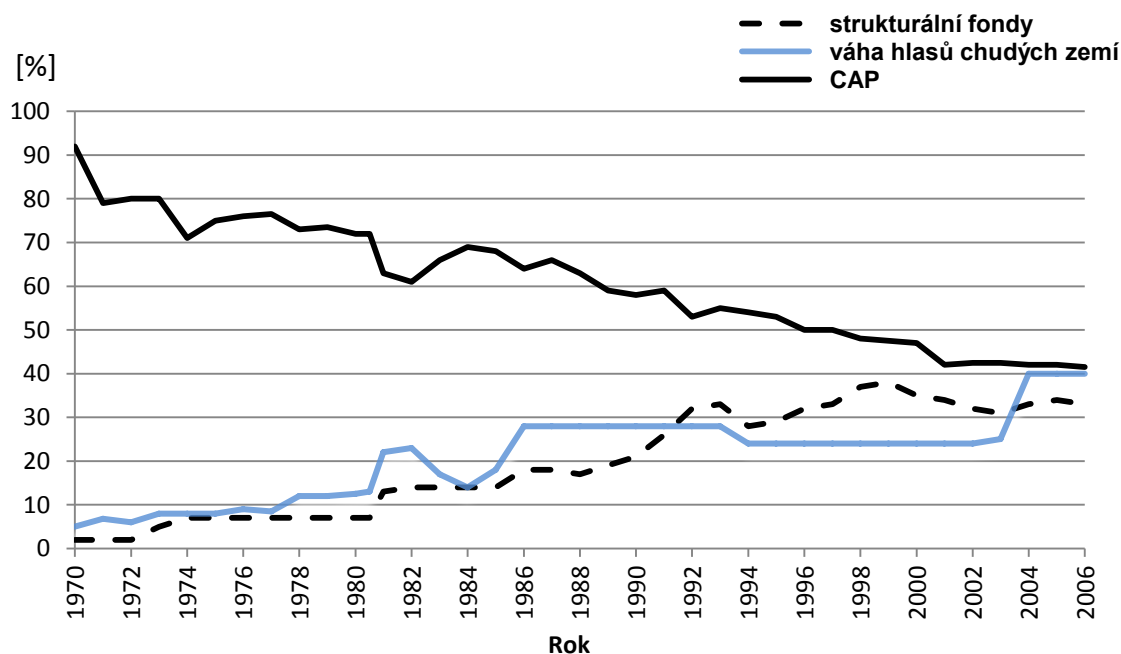
^x Původně ke strukturálním fondům patřil i EAGGF a Finanční nástroj pro podporu rybolovu (FIFG)

Rozdílem mezi strukturálními fondy a Fondem soudržnosti je cílová oblast, do které mají být příspěvky z fondů posílány. Strukturální fondy byly vytvořeny na pomoc chudým regionům, oproti tomu Fond soudržnosti má pomáhat celým státům, tedy členům EU (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012).

2.2.1 Strukturální fondy

Úkolem strukturálních fondů je zvyšovat hospodářskou a sociální soudržnost členských států, jsou určeny pro podporu chudých nebo jinak znevýhodněných regionů. Finanční prostředky ze strukturálních fondů jsou vždy čerpány dle aktuálně platných cílů a priorit.

Již při vyjednávání o přistoupení Španělska a Portugalska byla státům přislíbena vyšší podpora pro chudé regiony v rámci IMP. Po jejich přistoupení získaly chudší státy silnější moc při prosazování změn ve výdajových prioritách. Proto se výdaje ze strukturálních fondů dále zvyšovaly. Jako důvod bylo uvedeno, že z integrace profitují především průmyslové regiony, a proto by těm chudším měla být poskytnuta určitá kompenzace (Baldwin a Wyploz, 2008). S vyšším zastoupením chudších zemí se měnila celková struktura rozpočtu, jak dokazuje graf na Obrázku 2.



Obrázek 2: Rozpočtové výdaje v letech 1970-2006

Zdroj: Baldwin a Wyploz, 2008

Z grafu lze vyčíst, že s vyšším počtem chudších států v integraci, získávají tyto státy větší váhu při hlasování a jsou schopné si prosadit větší výdaje prostřednictvím strukturálních fondů. Ovšem společný rozpočet je limitovaný – aby mohl být přidělen větší objem financí na strukturální fondy, musí být jiná oblast omezena. Proto výdaje ze strukturálních fondů rostou, zatímco výdaje na CAP klesají. Jak již bylo uvedeno výše, počet strukturálních fondů se měnil. V posledním programovém období bylo v rámci kohezní politiky využíváno dvou strukturálních fondů, a to ERDF a ESF.

Evropský fond pro regionální rozvoj byl založen v roce 1975, jeho prvotním úkolem bylo poskytování dotací pro investice do infrastruktury a pro podporu průmyslu a služeb. V souladu s kohezní politikou je hlavním cílem ERDF podporovat hospodářskou a sociální soudržnost a odstraňovat rozdíly mezi jednotlivými regiony. O to se snaží podporou investičních projektů (Hájek a Novosák, 2010). Dle článku 3 nařízení EU č. 1080/2006 se v současnosti ERDF zaměřuje ve své pomoci na následující oblasti:

- financování podpory investic především do malého a středního podnikání s úmyslem vytváření a udržení pracovních míst;
- investice do infrastruktury;
- podpora regionálního a místního rozvoje a spolupráce měst a regionů;
- technická pomoc.

Evropský sociální fond je na rozdíl od ERDF určen pro podporu zejména neinvestičních akcí. Jeho hlavním úkolem je zvýšení zaměstnanosti a počtu pracovních míst, čímž pomáhá zvyšovat hospodářskou a sociální soudržnost. Toho dosahuje prostřednictvím podpory projektů zaměřených na různé kategorie osob hledajících zaměstnání či nabízejících zaměstnání, ale také na různé obory či vzdělávací programy. Dle článku 3 nařízení EU č. 1081/2006 je ESF zaměřen na podporu těchto priorit:

- adaptabilita pracovníků, podniků a podnikatelů;
- boj s diskriminací na trhu práce a začleňování znevýhodněných osob;
- podpora lidského kapitálu prostřednictvím vzdělávání a spolupráce univerzit s podniky;
- podpora partnerských vztahů (např. sociálních partnerů a nevládních organizací).

2.2.2 Fond soudržnosti

Fond soudržnosti (dále jen FS) nazývaný také jako Kohezní fond byl vytvořen v roce 1993 za účelem poskytování pomoci vybraným členským státům EU. Jeho úkolem bylo připravit tyto státy ke vstupu do hospodářské a měnové unie. Aby stát mohl získat pomoc z FS, musí splnit dvě podmínky, hrubý národní důchod (měřený paritou kupní síly) státu nesmí být větší než 90 % průměru EU a zároveň musí být daný stát zapojen do programu hospodářské konvergence. Druhá podmínka souvisí se zajištěním rozpočtové disciplíny, jež je vyžadovaná EMU (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012).

V nařízení EU č. 1086/2006 specifikuje článek 2 rozsah pomoci poskytované FS členským státům pouze na dvě oblasti, jimiž jsou transevropské dopravní sítě a životní prostředí. V rámci oblasti transevropských dopravních sítí se rozhodnutí o přijetí projektu řídí prioritami společného zájmu. U projektů týkajících se životního prostředí jsou rozhodujícími priority ekologické politiky, s tím mohou být spojené i projekty týkající se udržitelného rozvoje, konkrétně energetiky a dopravy. FS financuje projekty, jež by z důvodu vyžadované rozpočtové disciplíny a omezování investic ze strany státu nemohly být realizovatelné. Avšak investice v těchto oblastech jsou nutné pro jejich další rozvoj, proto EU prostřednictvím FS tyto oblasti podporuje.

2.3 Čerpání ČR z fondů EU

Členský stát, který má zájem o příspěvky z fondů EU, si s Evropskou komisí sjednává tzv. operační programy. Tyto programy mají zprostředkovat cestu mezi konkrétními státy či regiony a fondy EU a měly by představovat jak priority kohezní politiky EU, tak individuální zájmy členských zemí. Česká republika si pro období 2007-2013 dojednala dvacet šest operačních programů. Tabulka 2 ukazuje jejich rozdělení dle jednotlivých cílů kohezní politiky.

Tabulka 2: Operační programy ČR 2007-2013

Konvergence		Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost	Evropská územní spolupráce
<i>Tematické operační programy</i>	<i>Regionální operační programy</i>		
Integrovaný operační program	Regionální operační program NUTS 2 Severozápad	Operační program Praha Konkurenceschopnost	Operační program Meziregionální spolupráce
Operační program Podnikání a inovace	Regionální operační program NUTS 2 Severovýchod	Operační program Praha Adaptabilita	Operační program Nadnárodní spolupráce
Operační program Životní prostředí	Regionální operační program NUTS 2 Střední Čechy		ESPON 2013
Operační program Doprava	Regionální operační program NUTS 2 Jihozápad		INTERACT II
Operační program Vzdělávání pro konkurenceschopnost	Regionální operační program NUTS 2 Jihovýchod		Operační program Přeshraniční spolupráce ČR - Bavorsko
Operační program výzkum a vývoj pro inovace	Regionální operační program NUTS 2 Moravskoslezsko		Operační program Přeshraniční spolupráce ČR- Polsko
Operační program Lidské zdroje a zaměstnanost	Regionální operační program NUTS 2 Střední Morava		Operační program Přeshraniční spolupráce ČR - Rakousko
Operační program Technická pomoc			Operační program Přeshraniční spolupráce ČR - Sasko
			Operační program Přeshraniční spolupráce ČR - Slovensko

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012

V rámci cíle Konvergence bylo schváleno celkem patnáct programů, osm z nich je zaměřeno na určité téma (např. na vědu a vzdělávání nebo životní prostředí) a sedm na určitý region (na Středočeský kraj, Střední Moravu, Moravskoslezsko atd.). Cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost v ČR obsahuje dva programy týkající se pouze Prahy. Ostatní operační programy umožňují přeshraniční, meziregionální a nadregionální spolupráci či zajišťují technické, administrativní a výzkumné zázemí realizace politiky soudržnosti, tyto spadají do cíle Evropská územní spolupráce.

Schvalování a dohled nad jednotlivými projekty je v kompetenci řídicích orgánů, jimiž jsou regionální rady či příslušná ministerstva dle povahy operačního programu, v rámci něhož bylo o projekt požádáno. Řídicí orgány mají možnost některé ze svých úkolů přenést

na jiné instituce, jako jsou např. úřady práce nebo agentura CzechInvest (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012).

Na dojednaných dvacet šest operačních programů ČR dostala z evropských fondů k dispozici 26,69 mld. EUR, tato částka lze pro představu přirovnat ke třem čtvrtinám ročního státního rozpočtu ČR. Z celkového objemu bylo 17,9 mld. EUR alokováno ze strukturálních fondů a 8,9 mld. EUR prostřednictvím Fondu soudržnosti (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2012). Konkrétní rozdělení finančních prostředků pro ČR ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti na jednotlivé roky pro programové období 2007-2013 ukazuje následující Tabulka 3.

Tabulka 3: Čerpání ČR z fondů EU v období 2007-2013 (v mil. EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007-2013
Strukturální fondy	2 223	2 330	2 438	2 550	2 663	2 775	2 889	17 867
Fond soudržnosti	1 096	1 150	1 202	1 258	1 314	1 371	1 427	8 818
Celkem strukturální operace	3 319	3 480	3 640	3 809	3 977	4 145	4 316	26 686

Zdroj: Ministerstvo financí České republiky, 2012

Celkem tedy má ČR možnost pro období 2007-2013 čerpat přibližně 26,7 mld. EUR, což je značné navýšení oproti minulému programovému období, kdy tato hodnota dosahovala pouhých 2,6 mld. EUR (Ministerstvo financí ČR, 2012).

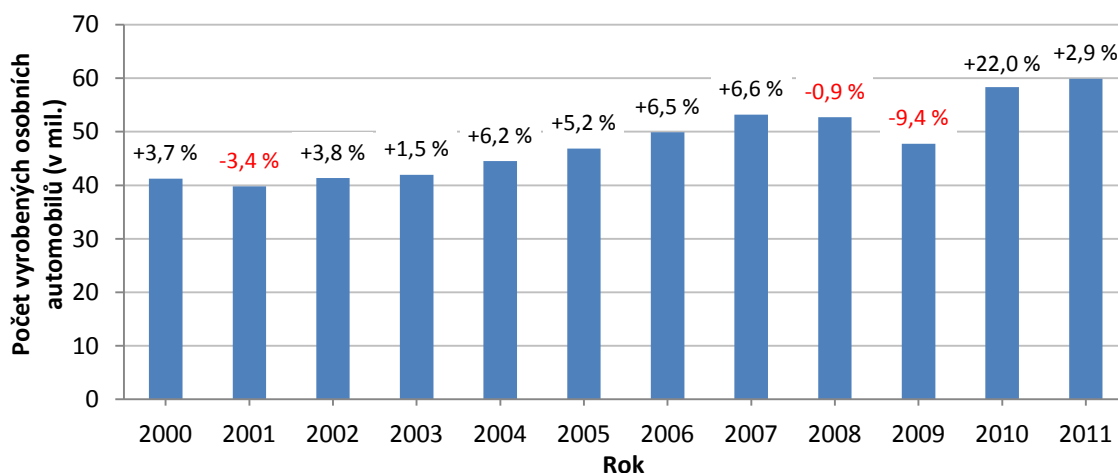
Přidělené prostředky byly rozděleny dle údajů Ministerstva pro místní rozvoj ČR do jednotlivých cílů kohezní politiky následovně. Největší část byla vyčleněna na cíl Konvergence konkrétně 25,89 mld. EUR (z toho 21,23 mld. lze čerpat na projekty z tematicky zaměřených operačních programů a 4,66 mld. na projekty z regionálních programů). Na cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost bylo přiděleno 0,42 mld. EUR a zbylých 0,39 mld. EUR připadá na cíl Evropská územní spolupráce. Konkrétní příklady projektů spolufinancované ze strukturálních fondů, které mají přímou souvislost s automobilovým průmyslem, jsou uvedeny v kapitole 4.3 Dotace EU do automobilového průmyslu.

3 Automobilový průmysl

V rámci automobilového průmyslu se nejedná jen o výrobu automobilů, ale také o vývoj, marketing a prodej osobních i nákladních automobilů, autobusů, motocyklů a dílů pro ně potřebných (Nývtová a Marinič, 2010). Tato práce se zaměřuje především na automobilový průmysl zabývající se osobními automobily, neboť tvoří většinu vyrobených motorových vozidel. Dle údajů asociace ACEA bylo v roce 2011 vyrobeno celosvětově přes 80 mil. motorových vozidel, z čehož téměř 60 mil. (75 %) tvoří pouze osobní automobily. Dále ACEA uvádí, že z celkového počtu 60 mil. osobních vozů bylo 15,7 mil. vyrobeno v členských státech EU. To znamená, že 26 % celosvětové produkce osobních automobilů bylo vyrobeno pouze v EU.

3.1 Vývoj automobilového průmyslu ve světě

Automobilový průmysl je odvětvím s dlouhou tradicí, ale od jeho počátků se hodně změnilo. Dříve byly automobily výsadou, dnes sériová výroba chrlí mnoho kusů denně a silnice či parkoviště jsou stále více přeplněná. To svědčí o tom, že automobilová doprava je stále velmi preferovaná a pro mnoho domácností je automobil nepostradatelným. Díky tomu je automobilový průmysl perspektivním odvětvím, ale konkurence je poměrně veliká a automobilky se musí snažit, aby uspěly a přesvědčily spotřebitele k nákupu automobilu právě jejich značky.



Obrázek 3: Vývoj produkce osobních automobilů ve světě v letech 2000-2011

Zdroj: ACEA, 2012

Na Obrázku 3 je znázorněn vývoj automobilové produkce v letech 2000-2011. Lze konstatovat, že produkce rostla (s výjimkou roku 2001) až do roku 2008, jenž je charakteristický světovou ekonomickou krizí. V tomto roce produkce osobních automobilů poklesla zatím jen o 1 %, ale v roce následujícím už automobilky stihly více přizpůsobit svou výrobou snížené poptávce a došlo k poklesu produkce o více než 9 % oproti předcházejícímu roku.

Krise automobilového průmyslu je pro ekonomiku závažným problémem. Na výrobce automobilů jsou napojeni mnozí dodavatelé. Pokud výrobci automobilů omezují výrobu a propouštějí, je pravděpodobné, že ta samá opatření budou muset podniknout i jejich dodavatelé. Propuštění zaměstnanci jsou přítěží pro stát, jemuž se navíc díky propouštění snížil příjem z daní. Automobilový průmysl zaměstnává velké množství lidí, pokud si jsou vědomi hrozícího propouštění, budou spíše spořit, než utrácet, a tak bude klesat agregátní poptávka. Krise automobilového průmyslu tak ovlivňuje i ostatní odvětví. Státy jsou si vědomy možných problémů, a proto se v takových případech přiklání k použití opatření na podporu poptávky po automobilech, jakým je například šrotovné blíže popsané v kapitole 4.4 Zavedení šrotovného.

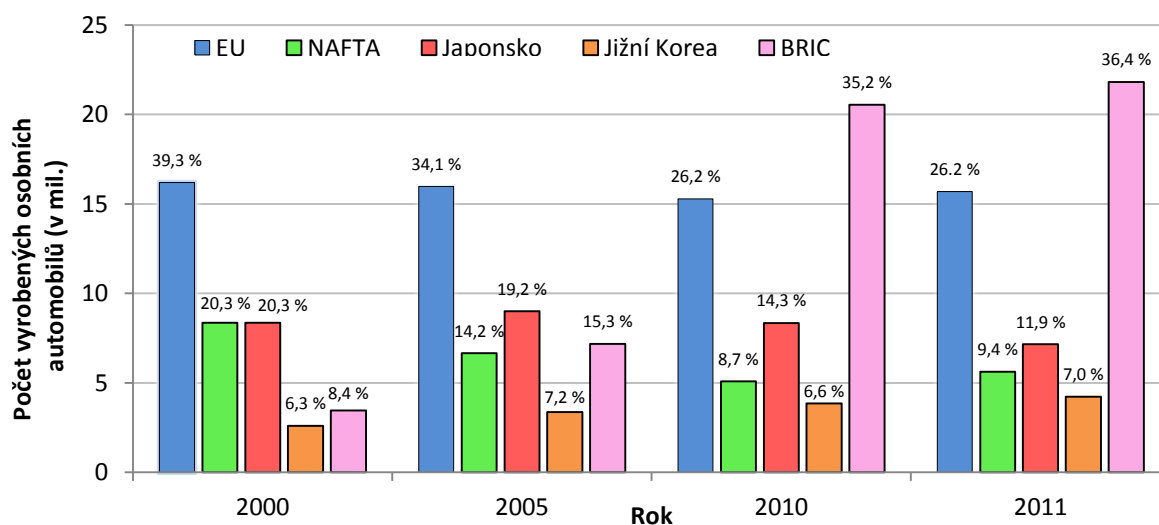
V roce 2010 už se výroba opět zvýšila, jak lze vidět na Obrázku 3, příčinou byly poskytnuté podpory ze strany států a také rostoucí poptávka po automobilech na třetích trzích, jak je blíže uvedeno v následující kapitole. Dle Výroční zprávy Škoda Auto za rok 2011 v následujícím roce opět produkce vykazovala růst ovlivněný především poptávkou třetích trhů a oživením trhu v USA, na trzích Evropské unie v této době obecně poptávka po automobilech slábla. Obdobným vývojem procházela produkce automobilů i v roce 2012, jak uvádí Výroční zpráva Škoda Auto za tento rok.

3.2 Současné trendy automobilového průmyslu

V probíhajícím desetiletí jsou očekávány významné změny v oblasti světového automobilového průmyslu. V současnosti jsou v růstové fázi třetí trhy, které poskytují odbyt evropským firmám, ale zároveň zvyšují konkurenci. Zásadními jsou také dlouhodobé emisní limity vedoucí k tlaku na vývoj průlomových technologií a nahrazování benzínu a nafty alternativními palivy (European Commission, 2012).

3.2.1 Přesun výroby na třetí trhy

V současné době se stávají velmi významnými třetí trhy, především trhy zemí seskupení BRIC^{XI} zahrnující Brazílii, Rusko, Indii a Čínu. V těchto zemích prudce roste poptávka po nových automobilech, s ní roste i import automobilů do těchto zemí a zároveň výroba. Mnoha automobilkám z ostatních států napomohla právě rostoucí poptávka v zemích BRIC překonat období krize a i nadále zvyšuje jejich prodeje. Zároveň se určité automobilky rozhodly vybudovat si své vlastní závody v těchto zemích a vyrábí své automobily přímo na místě, aby byly co neblíže místnímu trhu. Rostoucí produkci zemí BRIC lze vidět na Obrázku 4 znázorňujícím světovou produkci osobních automobilů, kdy ještě v roce 2000 podíl zemí BRIC na celosvětové produkci činil pouze 8,4 %, v roce 2005 téměř dvakrát tolik 15,8 % a velký skok se odehrál do roku 2010, kdy se země BRIC podílely na celosvětové produkci osobních automobilů 35,2 %. V roce 2011 dále pokračovaly v růstu, objem jejich výroby pokrýval 36,4 % výroby celosvětové.



Obrázek 4: Rozdělení světové produkce osobních automobilů v letech 2000-2011

Zdroj: ACEA, 2012

Růst produkce automobilů v zemích BRIC lze dokázat i na reálných hodnotách, v roce 2000 byly v zemích BRIC dohromady vyrobeny přibližně 4 mil. nových osobních

^{XI} Od prosince 2010 po přistoupení Jihoafrické republiky je skupina nazývána BRICS.

automobilů, zatímco v roce 2011 tato hodnota již přesahovala 21 mil. osobních automobilů (ACEA, 2012), výroba tak vzrostla více než pětinašobně.

Z Obrázku 4 lze dále vyčíst, jak se od roku 2000 měnily podíly na celosvětové produkci osobních automobilů ostatních zemí, pro něž je výroba automobilů významná. V Jižní Koreji jako jediné z ostatních zemí se produkce od roku 2000 do roku 2011 zvýšila stejně jako její podíl na celosvětové produkci. Ovšem toto zvýšení je poměrně zanedbatelné oproti zemím BRIC. V Japonsku i zemích NAFTA^{xii} (USA, Kanada, Mexiko) se snížila jak reálná produkce, tak její podíl na produkci celosvětové. V zemích EU se celkový objem produkce nepatrně snížil, ale už ne tak nepatrné je snížení podílu na celosvětové produkci. Oproti 39 % v roce 2000 se v členských zemích EU v roce 2011 vyrobilo pouze 26 % celosvětové produkce.

Poslední dostupná data publikovaná asociací ACEA mapují rok 2011. Obrázek 4 znázorňuje podíly jednotlivých seskupení či samotných zemí na celosvětové produkci osobních automobilů. Konkrétní data jsou uvedena v Tabulce 4. Celkem bylo na světě vyrobeno téměř 60 mil. osobních automobilů, z čehož přes 21 mil. (36 %) bylo vyrobeno pouze v zemích seskupení BRIC, uvedené hodnoty dokazují rostoucí význam těchto trhů.

Tabulka 4: Produkce osobních automobilů ve světě v roce 2011

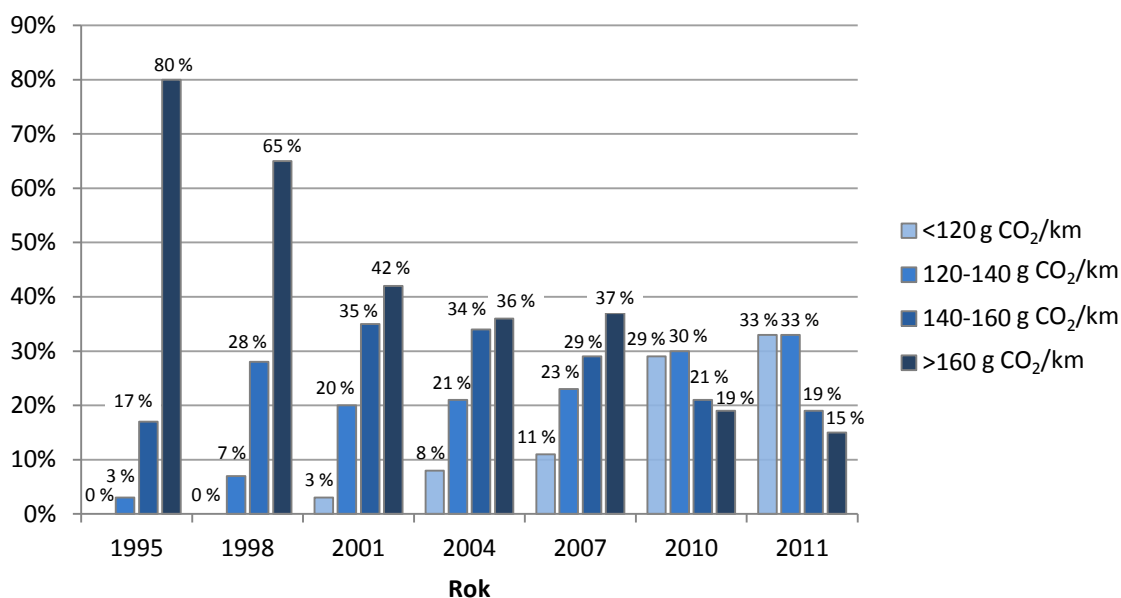
Země/Seskupení	Členské země	Počet vyrobených osobních automobilů [ks]	Podíl na trhu [%]
EU	EU27	15 701 685	26,2
NAFTA	USA, Kanada, Mexiko	5 613 696	9,4
Japonsko	-	7 158 525	11,9
Jižní Korea	-	4 221 617	7,0
BRIC	Brazílie, Rusko, Indie, Čína	21 811 894	36,4
Ostatní	-	5 421 599	9,1
Celkem	-	59 929 016	100

Zdroj: ACEA, 2012

^{xii} Severoamerická zóna volného obchodu (North American Free Trade Agreement)

3.2.2 Ochrana životního prostředí

V současnosti jsou všeobecně podnikány kroky zaměřené na životní prostředí, respektive na jeho ochranu. Automobilový průmysl je jedním z největších znečišťovatelů ovzduší především díky oxidu uhličitému, ale během posledních let dochází ke značným pokrokům. Graf na Obrázku 5 ukazuje rozdělení vyrobených automobilů dle jejich emisí oxidu uhličitého (dále jen CO₂). V období do roku 1998 nebyly sériově vyráběny žádné automobily s emisemi pod 120 g CO₂/km. Až v roce 2001 se objevila první 3 % automobilů s takto nízkými emisemi. Naopak automobily s emisemi vyššími než 160 g CO₂/km v roce 1995 tvořily více než 80 % celkové produkce. V průběhu patnácti let se tento podíl o více než 60 % snížil. Dle posledních dat z roku 2011 automobily s emisemi nad 160 g CO₂/km tvořily už jen 15 % celkové produkce, oproti tomu 33 % vyrobených automobilů vykazovalo emise nižší než 120 g CO₂/km.



Obrázek 5: Emise CO₂ nových aut v EU v letech 1995-2011

Zdroj: vlastní zpracování dle ACEA, 2012

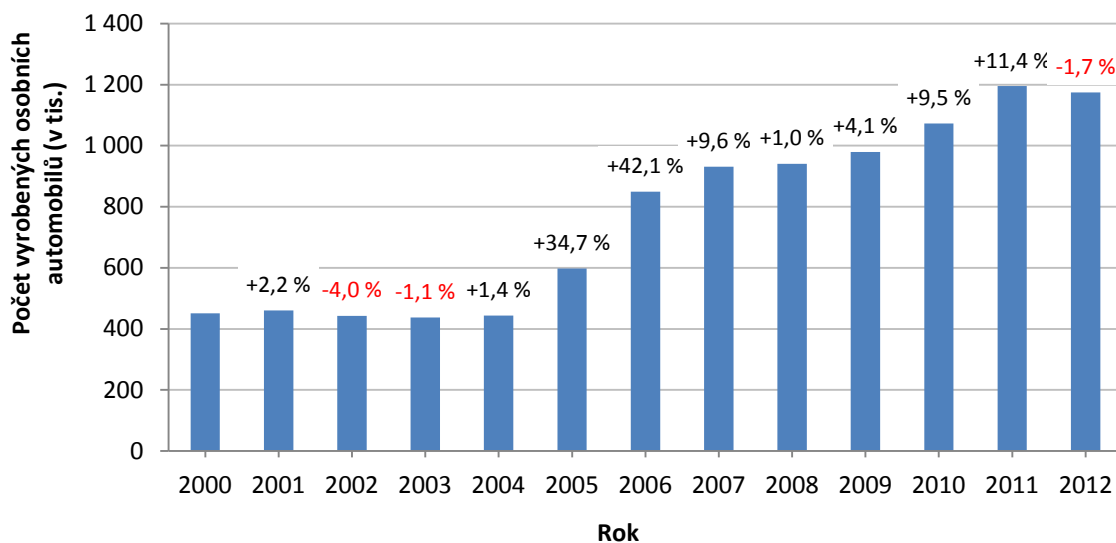
Tohoto obratu bylo dosaženo díky využívání inovací a nových technologií, k čemuž automobilky přiměly především emisní limity stanovované EU, jež jsou blíže popsány v kapitole 4.2 Stanovování emisních limitů. Příklon k inovacím dokazuje i údaj asociace ACEA z roku 2012, podle něhož bylo jen za rok 2011 u Evropského patentového úřadu podáno celkem 8 568 patentů pouze z oblasti automobilového průmyslu.

Možným řešením pro snížení znečištění životního prostředí je také využívání alternativních paliv, mezi které se řadí elektřina, vodík, biopaliva, methan, LPG a jiná (European Commission, 2012). Využívání alternativních paliv by kromě snížení škodlivých emisí pomohlo snížit i závislost EU na ropě, což je jedním z cílů energetické politiky. Pro rozšíření automobilů na alternativní pohon ale zatím chybí vhodná dobíjecí či doplňovací infrastruktura, jejíž vybudování bude značně nákladné.

3.3 Automobilový průmysl v ČR

Dle údajů agentury CzechInvest z roku 2013 automobilový průmysl v ČR tvoří přes 20 % české výroby i exportu, díky němu je zaměstnaných více než 260 000 lidí. Automobilový sektor v České republice je vysoce závislý na třech společnostech vyrábějících automobily, jimiž jsou Škoda Auto (součástí koncernu Volkswagen), Toyota Peugeot Citroën Automobile (dále jen TPCA) a Hyundai Motor Manufacturing Czech (dále jen Hyundai). Tito výrobci čerpají díly potřebné pro výrobu automobilů z dobře vyvinuté dodavatelské sítě obsahující např. následující firmy: Aisin, Bosch, Continental, Denso, Faurecia, Johnson Controls, Magna, TRW Automotive a mnohé další.

Vývoj produkce osobních automobilů v ČR je znázorněn na Obrázku 6. Lze konstatovat, že za posledních deset let se automobilová produkce více než zdvojnásobila. Na významném růstu v letech 2005 a 2006 se podílelo i otevření nového závodu TPCA s kapacitou 300 000 vozů ročně. V letech 2008 a 2009, kdy probíhala ekonomická krize, sice automobilová produkce rostla nižším tempem, ale přesto se udržela v kladných hodnotách. To lze přičíst otevření dalšího nového závodu v ČR, tentokrát automobilky Hyundai také s kapacitou 300 000 vozů ročně. Tyto dva nové závody byly otevřeny i díky investičním pobídkám ČR, toto téma je blíže popsáno v kapitole 4.5 Investiční pobídky. Příčinou poklesu automobilové produkce v ČR v roce 2012 je slábnoucí poptávka po nových automobilech v Evropské unii, již se automobilky snaží vynahradit prostřednictvím třetích trhů.



Obrázek 6: Produkce osobních automobilů v ČR v letech 2000-2012

Zdroj: vlastní zpracování dle údajů Sdružení automobilového průmyslu, 2013

Jak již bylo řečeno, výroba automobilů v ČR je realizována třemi automobilkami. Dle dat Sdružení automobilového průmyslu z roku 2013 bylo rozdělení výroby mezi tyto tři společnosti v roce 2012 následující. Největší podíl o velikosti téměř 56 % produkovala Škoda Auto, jež je automobilkou s nejdelší tradicí na území ČR a má sídlo v Mladé Boleslavi. 26% podíl na produkci za rok 2012 si může připsat Hyundai se sídlem v Nošovicích a zbylých 18 % připadá na automobilový závod TPCA v Kolíně.

Novodobá historie českého automobilového průmyslu není úspěšná pouze ve výrobě, ale také v oblasti automobilového výzkumu a vývoje. Česká republika disponuje stabilním automobilovým trhem a vysokou úrovní technického vzdělání, které každoročně může uplatnit velké množství absolventů. To bylo jedním z důvodů, proč si zde mnoho výzkumných a vývojových společností založilo pobočky a zaměstnává zkušené inženýry. Mezi tyto společnosti patří Porsche Engineering Services, Bosch, Continental, Faurecia, TRW, TÜV-Süd a mnohé další. Výzkumné a vývojové společnosti spolupracují s univerzitami a jejich výzkumnými centry a zároveň se samotnými automobilkami poskytují si navzájem knowhow.

4 Vztah hospodářských politik EU a automobilového průmyslu

Automobilový průmysl (míněn nejen jako samotní výrobci automobilů, ale zahrnující také dodavatele dílů a poskytovatele distribučních a dalších souvisejících služeb) je klíčovým sektorem pro EU, poskytuje přes 12 mil. pracovních míst a přispívá přibližně 90 mld. EUR k aktivní obchodní bilanci EU (European Commission, 2012). Z těchto důvodů hospodářské politiky EU zasahují do vývoje automobilového průmyslu, neboť jeho prosperita je zásadní pro další fungování integrace. V této kapitole se diplomová práce zaměřuje na konkrétní oblasti, kde se politiky EU a automobilový průmysl střetávají.

4.1 Iniciativa CARS 21

Počátkem roku 2005 byla založena skupina CARS 21 (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century), jejímž cílem byla podpora konkurenceschopnosti a udržitelného rozvoje evropského automobilového průmyslu. Iniciátorem vzniku této skupiny byl tehdejší komisař EU pro podnikání a průmysl Günter Verheugen. Mezi další členy patřil komisař pro dopravu, komisař pro životní prostředí, několik členů Evropského parlamentu, ministři z vybraných členských států a zástupci evropských výrobců, nevládních organizací i odborů. Jedním z hlavních cílů skupiny bylo zjednodušení regulace automobilového průmyslu, kterého se v té době týkalo mnoho různých směrnic s platnými pozdějšími změnami a doplňky, v nichž bylo obtížné se orientovat. Proto iniciativa CARS 21 vypracovávala doporučení pro nahrazení velkého počtu směrnic mezinárodně uznávanými předpisy, které vznikly v rámci Evropské hospodářské komise OSN (dále jen UNECE, United Nations Economic Commission for Europe). Dalším z cílů bylo zvýšení čistoty a bezpečnosti automobilů související se snižováním emisních limitů a využíváním alternativních paliv (European Commission, 2005).

Na doporučení zprávy skupiny CARS 21 z roku 2005 začala Komise systematicky posuzovat vliv všech významných politických návrhů týkajících se automobilového průmyslu a blízkých oblastí a konzultovat je se zainteresovanými osobami. Legislativa týkající se automobilového průmyslu byla značně zjednodušena, velký počet nařízení a směrnic vydaných EU byl nahrazen dvanácti mezinárodními předpisy vydanými

UNECE. V oblasti právních předpisů vnitřního trhu byly na základě doporučení CARS 21 také přijaty změny. Cílem provedených změn bylo zvyšování bezpečnosti vozidel a ochrany životního prostředí při dopravě i při výrobě automobilů. Po vydání závěrečné zprávy v roce 2005 bylo fungování skupiny CARS 21 ukončeno. Ovšem toto ukončení nebylo definitivní, neboť zmíněné problematiky zůstávají v automobilovém průmyslu stále aktuální (European Commission, 2012).

4.1.1 Znovuobnovení CARS 21

V roce 2010 byla skupina CARS 21 znovuobnovena s cílem čelit výzvám nové dekády. Výsledkem jednání této skupiny byla závěrečná zpráva vydaná v červnu roku 2012, jež shrnuje podstatné oblasti, s nimiž se automobilový průmysl potýká. Následující informace jsou čerpány právě z této závěrečné zprávy. Struktura skupiny byla složena ze tří úrovní:

- skupina na vysoké úrovni (komisaři EU, ministři členských zemí, ředitelé podniků, prezidenti asociací a další);
- skupina šerpů^{xiii};
- pracovní skupiny.

Skupina na vysoké úrovni zajišťovala viditelnost celé iniciativy CARS 21 a poskytovala jí jmény svých členů důležitost. Skupina šerpů byla zodpovědná za přípravu pokladů pro jednání na vysoké úrovni a za řízení pracovních skupin, jež byly dále rozděleny dle témat, na nichž pracovaly:

- inovace, infrastruktura, dodávka energie a její využití;
- obchod a mezinárodní harmonizace;
- průmyslové, sociální a teritoriální aspekty konkurenceschopnosti;
- politiky vnitřního trhu, emisí a CO₂.

^{xiii} Ve skupině CARS 21 je využíváno označení „šerpa“ pro osoby, které vykonávají funkci odpovídající pozici tajemníka.

Účastníky pracovních skupin jsou zástupci organizací, kteří jsou zároveň členy skupiny na vysoké úrovni, a také externí odborníci povolání skupinou šerpů k jednotlivým problematikám. ČR byla ve skupině na vysoké úrovni zastupována ministrem průmyslu a obchodu Martinem Kubou.

Členové skupiny se shodli na strategické vizi automobilového průmyslu v časovém horizontu do roku 2020 a na doporučeních pro důležité oblasti automobilového průmyslu uvedené v závěrečné zprávě z roku 2012. Zpráva skupiny CARS 21 je rozdělena do následujících částí obsahujících vždy úvod do problematiky a doporučení:

- strategická vize automobilového průmyslu EU;
- zlepšení obchodních podmínek;
- zlepšení konkurenceschopnosti na světových trzích;
- snižování emisí CO₂;
- rozvinutí nových řešení mobility;
- snížení škodlivých emisí a hluku.

4.1.2 Akční plán CARS 2020

Na doporučení skupiny CARS 21 reagovala Evropská komise přijetím Akčního plánu pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě nazvaného CARS 2020. Tento plán byl vydán v listopadu 2012 a zabývá se stanovením dlouhodobých cílů pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě v časovém horizontu roku 2020.

Mezi hlavní body tohoto plánu patří podpora investic do inovací a moderních technologií, jež se týká především omezování emisí, zvyšování bezpečnosti a také vybudování infrastruktury pro možnosti využívání alternativních paliv. Dále Evropská komise navrhuje opatření pro zlepšení tržních podmínek s cílem zachovat výrobní základnu ve státech EU. Toto opatření je reakcí na přesouvání výroby některých automobilek na třetí trhy. Pro zvýšení konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu na světových trzích Komise dle návrhu skupiny CARS 21 doporučuje koordinaci obchodní a průmyslové politiky. Cílem je odstranění jakýchkoliv cel i necelních překážek a také mezinárodní

harmonizace předpisů. Zároveň by větší pozornost měla být věnována smluvní obchodní politice a vlivu mezinárodních dohod na automobilový průmysl. Závěrečný bod Akčního plánu se zabývá především lidským kapitálem. Je v zájmu EU poskytovat investice na podporu zaměstnanosti, ale je třeba zvážit směr těchto investic. Není vhodné bránit všem ztrátám pracovních míst, při restrukturalizaci průmyslu některá místa již nejsou potřeba, a proto je žádoucí investovat spíše do rekvalifikací.

4.1.3 CARS 21 a Škoda Auto

Společnost Škoda Auto se přímo neúčastnila jednání skupiny CARS 21, její zájmy a zájmy celého koncernu Volkswagen zastupovalo Evropské sdružení výrobců automobilů (dále jen ACEA, Association des Constructeurs Européens d'Automobiles), jež zastupuje ve skupině CARS 21 evropské výrobce automobilů. Podle interních zdrojů Škoda Auto souhlasí s většinou doporučení uvedených v Akčním plánu CARS 2020, který stanovuje dlouhodobé cíle pro automobilový průmysl a navazuje na závěrečnou zprávu CARS 21. Problematickou oblastí vidí rozpor, do kterého se dostávají některá doporučení. Příkladem rozporu mohou být opatření na snížení hluku a emisí, neboť snižování hluku z automobilů, vyžaduje instalaci přídavných součástí, jež ale zvyšují hmotnost automobilu. Zvýšením hmotnosti automobilu roste jeho spotřeba a s vyšší spotřebou narůstají i emise. Z tohoto důvodu je velmi obtížné plnit cíle obou opatření a podobných rozporů se objevuje více. Avšak většina doporučení z Akčního plánu CARS 2020 je společností Škoda Auto vnímána pozitivně (příkladem je důsledné hodnocení vlivu mezinárodních obchodních dohod na automobilový průmysl a podpora vývoje moderních technologií zejména v souvislosti s alternativními pohony). Za následující klíčový krok je považováno vhodné zpracování vydaných opatření do konkrétních legislativních návrhů bez časového prodloužení, zároveň je třeba zajistit, aby jednotlivé útvary Evropské komise opatření uvedená v Akčním plánu skutečně dodržovaly.

4.2 Stanovování emisních limitů

Jak již bylo několikrát zmíněno, automobilový průmysl je jedním z nejvýznamnějších sektorů pro EU. Zároveň je ovšem jednou z největších hrozeb životnímu prostředí, proto je

v zájmu ekologické politiky EU omezovat škody na kvalitě ovzduší, jež způsobuje právě automobilový průmysl. Samotná výroba automobilů přináší značnou ekologickou zátěž a výfukové plyny z automobilů se také silně podílí na znečištěném ovzduší. EU se tomuto problému snaží čelit pomocí emisních limitů, jež mají vyvolat příklon firem k inovativním technologiím, využívání alternativních paliv a tedy celkovému omezování emisí způsobených výrobou i provozem automobilů.

4.2.1 Emisní limity v automobilovém průmyslu

Emisní limity pro podniky platí pro všechna odvětví včetně automobilového průmyslu, neboť tovární výroba všeobecně s sebou přináší znečištění ovzduší. Automobilový průmysl je ale specifický silným znečišťováním ovzduší i při následném využívání jeho produktů, tedy při provozu automobilů. Proto ekologická politika EU stanovila specifické limity týkající se této oblasti. Tato část práce se zaměřuje zejména na analyzování emisních limitů CO₂ pro osobní automobily, jejichž nedodržení by firmám přineslo vysoké pokuty.

Avšak CO₂ není jedinou škodlivou látkou, kterou automobily do ovzduší vypouští. Existuje skupina emisí, pro něž EU vydává tzv. emisní standardy. Tyto standardy obsahují limity pro oxidy dusíku, pevné částice, oxid uhelnatý a uhlovodíky. Při nesplnění těchto limitů nesmí být nový automobil prodáván. Limity pro tyto škodliviny jsou v EU stanoveny emisními standardy Euro. První emisní standard Euro 1 byl zaveden již v roce 1992 a postupem let vstoupily v platnost další standardy obsahující přísnější limity. Konkrétní limity jsou vždy uváděné v nařízeních EU. Zatím poslední standardy Euro 5 a 6 byly obsaženy v nařízení 715/2007. Nové standardy se zavádí přibližně po 4-5 letech a vždy jsou výrazně přísnější než ty předchozí. Tímto způsobem EU nutí výrobce automobilů k vývoji inovací a jejich využívání tak, aby byly škodlivé emise vypuštěné automobily co nejvíce omezovány.

Pro výrobce automobilů v EU platí stejná pravidla jako pro ostatní průmyslové firmy. Funguje zde tzv. *Evropský systém emisního obchodování* (dále jen EU ETS, Emissions trading system). Tento systém je klíčový pro omezování skleníkových plynů. Jedná se o první mezinárodní systém sloužící k obchodování s emisními povolenkami. Dle údajů Evropské komise z roku 2013 se EU ETS týká 11 000 elektráren, průmyslových továren

a leteckých společností ve 31 zemích. Jedná se o všechny členské státy EU, tři členské státy EFTA (Island, Lichtenštejnsko a Norsko) a Chorvatsko^{xiv}.

EU ETS funguje na principu nazvaném „omez a obchoduj“. Pravidelně je stanovováno celkové množství skleníkových plynů, jež mohou být v daném roce vypuštěny do ovzduší ve státech zapojených do systému. Národní orgány pak předepíší limity jednotlivým společnostem a přidělí jim odpovídající množství emisních povolenek. Pokud společnost ví, že na konci roku dosáhne celkově nižších emisí, smí s povolenkami obchodovat. To je naopak příležitostí pro společnosti, jež nejsou schopny stanovený limit dodržet, jejich možností je tedy přikoupit další emisní povolenky. Tento systém firmy značně motivuje ke snižování emisí, neboť díky obchodování s emisními povolenkami mohou výrazně ušetřit. Je zřejmé, že hodnoty limitů nezůstávají stejné, úkolem systému je především emise omezovat, proto je celkový limit snižován a s ním i konkrétní limity pro jednotlivé podniky. Dle návrhu Evropské komise by v roce 2020 emise zahrnuté v EU ETS měly být nižší o 21 % než v roce 2005, kdy byl systém zaveden.

4.2.2 Emisní limity oxidu uhličitého

Emisní limity CO₂ se stanovují zvlášť pro osobní vozy, pro něž platí nařízení EU 443/2009 a pro lehká užitková vozidla, jež se řídí nařízením EU 510/2011. Tato práce se bude zabývat pouze osobními vozy, kategorie lehkých užitkových vozů se řídí podobnými pravidly, ale liší se v limitních hodnotách.

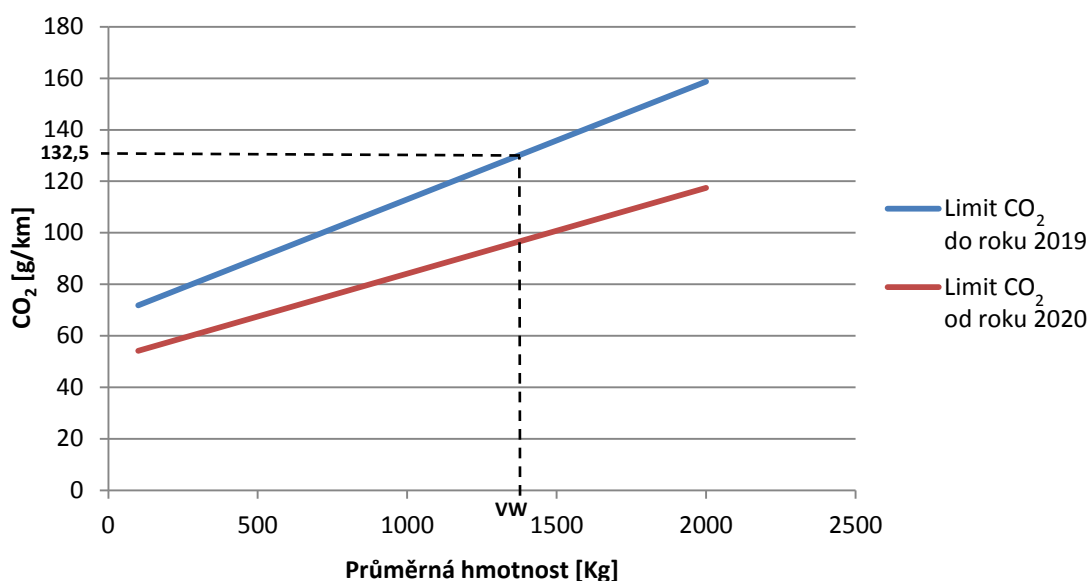
Všechna následující pravidla pochází z nařízení EU 443/2009. Toto nařízení udává, že počínaje 1. 1. 2012 musí každý výrobce osobních automobilů zajistit, aby jeho průměrné specifické emise CO₂^{xv} dosáhly stanoveného cíle. Určeným cílem je od roku 2012 snížit celkový průměr emisí CO₂ v EU pod 130 g CO₂/km pro nové osobní automobily. Zároveň

^{xiv} Chorvatsko se má stát členem EU v červenci roku 2013.

^{xv} „Průměrnými specifickými emisemi CO₂“ ve vztahu k výrobci se dle nařízení EU 443/2009 rozumí průměr specifických emisí CO₂ všech nových osobních automobilů, jichž je výrobcem. Emise CO₂ se měří v gramech na kilometr [g/km].

nařízení stanoví ještě přísnější cíl průměrných emisí CO₂ pro nový vozový park od roku 2020 o hodnotě 95 g CO₂/km^{xvi}.

Cíl 130 g CO₂/km je obecným limitem pro celkový průměr automobilů nově registrovaných v EU. Výrobci automobilů jsou stanovovány individuální cíle. Konkrétní hodnoty emisních limitů pro jednotlivé výrobce se odvíjí od průměrné hmotnosti jimi vyráběných vozidel. Tuto skutečnost zohledňuje rovnice uvedená v Příloze A, pomocí níž se individuální limity určují. Díky této rovnici pro výpočet emisních limitů CO₂ lze odvodit křivku limitních hodnot do roku 2019, viz Obrázek 7. Tato křivka spojuje body označující průměrnou hmotnost vozidel a jí odpovídající limit. Podél křivky lze názorně vidět rozdíl mezi emisními limity pro automobilku vyrábějící vozidla s vysokou průměrnou hmotností, pro niž bude dovolená hodnota CO₂ na vyšší úrovni než pro výrobce lehkých vozidel, jehož limit bude značně přísnější.



Obrázek 7: Křivka limitních hodnot pro emise CO₂

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů Škoda Auto

Na Obrázku 7 je dále červeně znázorněna limitní křivka CO₂, která bude platit od roku 2020. Je zřejmé, že limity od tohoto roku budou výrazně přísnější a budou vyžadovat

^{xvi} Pro lehká užitková vozidla stanoví nařízení EU 510/2011 emisní limity na 175 g CO₂/km pro období od roku 2014 a 147g CO₂/km od roku 2020.

rozsáhlé investice automobilek do vývoje moderních technologií a inovací za účelem splnění těchto limitů, což se může projevit zdražením automobilů.

Emisní limity se stanovují pro tzv. flotilu. To v případě firmy Škoda Auto znamená, že emisní limit CO₂ bude stanoven pro celý koncern Volkswagen, jehož je Škoda Auto součástí. Cíl celého koncernu byl vypočítán na 132,5 g CO₂/km k roku 2012 (výpočet emisního limitu je obsažen v Příloze A). Této hodnotě odpovídá i znázorněný bod na Obrázku 7, průměrná hmotnost automobilů koncernu Volkswagen je označena bodem VW. Je pravděpodobné, že ze strany koncernu bude po společnosti Škoda Auto vyžadováno splnění limitu nižšího, neboť tato společnost zastupuje ve skupině spíše výrobce menších a lehčích vozidel, a proto by pro ni mělo být snazší dosáhnout nižších hodnot emisí u svých automobilů.

4.2.3 Zmírnění emisních limitů

Emisní limity jsou velmi striktní a je jisté, že jejich splnění bude velmi náročné, proto alespoň v počátečních letech EU zavedla pro automobilky určitá shovívavá opatření. Nařízení 443/2009 článek 4 konkrétně uvádí: „Pro účely určení průměrných specifických emisí CO₂ každého výrobce se přihlíží k těmto procentním podílům nových osobních automobilů registrovaných v daném roce:

- 65 % v roce 2012;
- 75 % v roce 2013;
- 80 % v roce 2014;
- 100 % od roku 2015.“

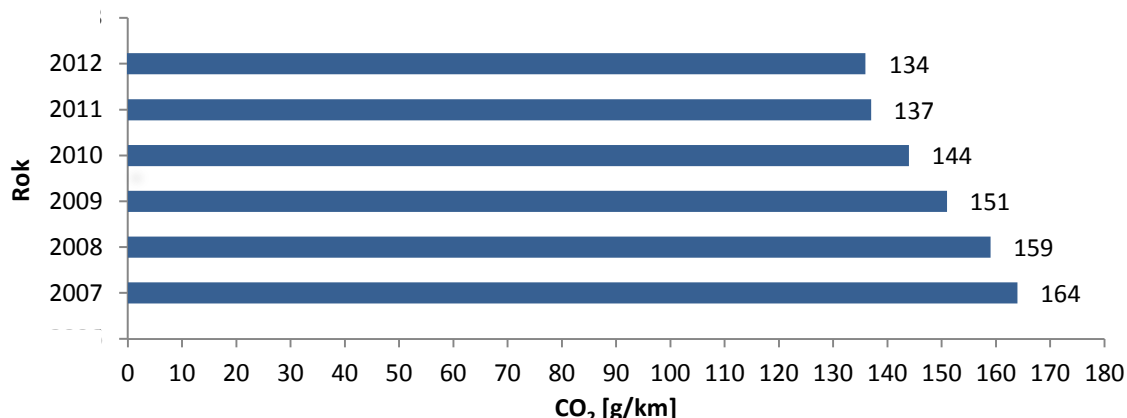
To znamená, že tento článek zmírňuje podmínky v prvních třech letech zavedení emisních limitů. V roce 2012 stačilo, aby daný cíl splnilo pouze 65 % nových registrovaných automobilů, ovšem od roku 2015 již bude cíl platit pro 100 % nových vozidel. EU si je vědoma toho, jak náročné cíle pro některé automobilky jsou a kolik budou muset investovat, aby těchto cílů dosáhly. Proto alespoň v počátečních letech automobilkám splnění cílů ulehčuje a dává jim větší čas pro zapojení inovací.

Dalším ústupkem ve prospěch automobilek uvedeným v článku 5 stejného nařízení je zavedení systému tzv. superkreditů. Tyto superkredity slouží pro podporu výroby co nejekologičtějších automobilů, dávají jim totiž při výpočtech větší váhu než běžným vozům. Díky tomuto systému si automobilky mohou započítat automobil se specifickými emisemi CO₂ pod 50 g CO₂/km jako x-násobek automobilu v závislosti na konkrétním roce. Pro roky 2012 a 2013 lze automobil s takto nízkými emisemi započítat jako 3,5 automobilu, v roce 2014 jako 2,5 automobilu, v roce 2015 lze počítat s hodnotou 1,5 automobilu a rokem 2016 tato výhoda končí.

Tímto krokem se EU snaží přinutit automobilky k vývoji a výrobě automobilů na jiný pohon, především hybridů a elektromobilů. Automobily s alternativním pohonem sice produkují výrazně nižší emise, ale jejich vývoj je finančně velmi náročný, což se projevuje také v jejich ceně. Cena patří mezi nejvýznamnější faktory v rozhodování zákazníků, a proto je poptávka po tomto druhu automobilů poměrně slabá.

4.2.4 Plnění emisních limitů v koncernu Volkswagen

Dle Výroční zprávy společnosti Volkswagen činily průměrné emise CO₂ za rok 2012 celého koncernu 134 g CO₂/km (viz Obrázek 8), přestože limit pro Volkswagen byl vypočítán na 132 g CO₂/km, koncern platit pokutu nemusel, neboť pro první rok musí limit splnit pouze 65 % vozů celé flotily, jak již bylo uvedeno výše. Dle grafu má hodnota průměrných emisí CO₂ u nově vyrobených koncernových vozů sestupný charakter, proto lze předpokládat, že i v příštích letech se podaří emise o několik gramů snížit. Je velmi pravděpodobné, že do roku 2015 (kdy limit bude platit již pro 100 % nových vozů) emisní limit stanovený EU koncern Volkswagen splní či spíše dosáhne ještě nižší hodnoty, než je požadovaná.



Obrázek 8: Emise CO₂ nových vozů koncernu Volkswagen v letech 2007-2012

Zdroj: vlastní zpracování dle Výroční zprávy společnosti Volkswagen AG za rok 2012

První cíl tedy koncern Volkswagen velmi pravděpodobně splní, ale to neznamená konec inovací, neboť pro rok 2020 je stanovený obecný cíl 95 g CO₂/km. Na autosalonu v Ženevě konaném v březnu roku 2013 se Martin Winterkorn, výkonný ředitel koncernu Volkswagen zavázal ke splnění tohoto cíle. Jak sám uvedl, jedná se o velmi náročný úkol, na nějž bude potřeba velké úsilí 40 000 vývojářů celého koncernu. Zároveň se přihlásil k cíli 120 g CO₂/km do roku 2015, jež není vyžadovaný EU, ale který sám stanovil. Winterkorn dále zdůraznil, že tento cíl znamenající vývoj inovativních technologií a automobilů spolu s opatřeními zasahujícími do výroby tak, aby byla šetrnější k životnímu prostředí, bude celý koncern stát více než dvě třetiny celkových investic o hodnotě 50,2 mld. EUR plánovaných do roku 2015 (Volkswagen AG, 2013). Pro představu zmíněná částka, která bude investována, má hodnotu 33 mld. EUR. Díky těmto investicím, má být dosaženo poklesu emisí přibližně o 12 g CO₂/km. Do roku 2020 by ale emise měly klesnout o dalších 25 g CO₂/km, je tedy zjevné, že automobilky v rámci koncernu budou muset investovat mnohem více, aby tohoto cíle dosáhly. Dle výše uvedených faktů lze investice do roku 2020 odhadnout na 100 mld. EUR.

Pro porovnání lze odhadnout pokutu, kterou by koncern musel zaplatit v roce 2020, pokud by se rozhodl emise svých automobilů dále neomezovat (cíle pro období 2012-2019 je již téměř splněn, proto nejsou brány v úvahu pokuty pro toto období). Článek 9 nařízení 443/2009 stanovuje od roku 2020 pokutu 95 EUR na automobil za každý překročený gram limitu. Konkrétní vzorec i výpočet pokuty je uveden v příloze A. Vypočítaná hodnota činí 11 mld. EUR. Na první pohled se zdá, že zaplacení pokuty je méně finančně náročné, než investování do snižování emisí. Ovšem je třeba vzít v úvahu, že pokuta by musela být

placena každoročně a kromě toho se dá předpokládat, že v dalším období budou emisní limity CO₂ dále zpřísnovány a pokuty zvyšovány. To je z hlediska finančního dlouhodobě neudržitelné, zvýšení nákladů v podobě pokut by se promítlo do zvýšení cen vozů, které by odrazovaly zákazníky od koupě.

Každý výrobce automobilů má možnost zvážit, zda je pro něho výhodnější investovat do nových technologií velké množství peněz za účelem dosažení emisních limitů, nebo zaplatit pokutu za jejich nedodržení. Avšak výhledově lze očekávat přísnější limity a vyšší pokuty, proto je pro automobilky vhodnější investovat do inovací. Touto cestou se ekologická politika EU snaží omezovat škody na životním prostředí způsobené provozem automobilů. Příkladem využívání inovací mohou být vozy Škoda Auto z řady Greenline, které se vyznačují především nízkou spotřebou paliva a související nízkou hodnotou emisí CO₂. Tyto vozy využívají mnohá technická opatření sloužící k menšímu zatěžování motoru, hospodárnějšímu využití automobilu a tak i nižší škodě na životním prostředí.

Dle interních materiálů Škoda Auto je vývoj opatření vedoucích ke snižování emisí CO₂ dlouhodobý a velmi nákladný. Každý jeden gram snížení emisí stojí velké úsilí a je také finančně náročný. Cíl 95 g CO₂/km pro rok 2020 je hodně sebevědomý, ale EU věří, že automobilky tento cíl splní. Do roku 2020 zbývá aktuálně sedm let, což sice zní jako poměrně dost času, ale v případě snížení průměrných emisí o téměř 40 g CO₂/km to rozhodně není dlouhá doba. Aby bylo dosaženo tohoto cíle, bude muset být prodáváno podstatně více elektromobilů nebo hybridů. Tyto automobily jsou ale zatím poměrně drahé a málokdo si je může dovolit. Navíc v EU chybí potřebná infrastruktura pro automobily s alternativním pohonem, ale touto problematikou se již Evropská komise zabývá.

4.3 Dotace EU do automobilového průmyslu

Následující kapitola se zabývá projekty spolufinancovanými EU prostřednictvím strukturálních fondů nebo 7. rámcového programu. Jsou zde uvedeny konkrétní příklady projektů, jež byly realizovány v poslední době, nebo jejich realizace stále probíhá. Schválení těchto projektů proběhlo přes vybrané operační programy ČR. V automobilovém průmyslu je nejvíce dotací udělováno přes tyto operační programy: Operační program Podnikání a inovace (dále jen OPPI), Operační program Vzdělání

pro konkurenceschopnost (dále jen OPVK) a Operační program Lidské zdroje a zaměstnanost (dále jen OPLZZ). Všechny tyto programy náleží cíli Konvergence, pro který získala ČR v rámci kohezní politiky největší podporu z EU. V oblasti výzkumu a vývoje jsou dotace EU udělovány prostřednictvím 7. rámcového programu. Uvedené projekty byly vybrány pro jejich souvislost se společností Škoda Auto za účelem ilustrování důsledků pro konkrétní podnik. Škoda Auto byla ve většině následujících případů přímo žadatelem nebo alespoň partnerem projektu. Zdrojem většiny informací týkajících se projektů byly interní dokumenty Škoda Auto.

Škoda Auto je společností s vybudovanou vlastní vysokou školou. Ta má sloužit k poskytování absolventů vzdělaných pro potřeby automobilky. S cílem získání zkušeností v zahraničí a také zlepšení jazykových schopností mají studenti možnost vyjet do zahraničí na studijní pobyty či pracovní stáže. Obě tyto aktivity jsou podporovány prostřednictvím programu Erasmus, jenž je dotovaný EU. Tyto dotace již nejsou v práci dále rozebírány, ale stojí za zmínku, neboť rozvíjejí schopnosti studentů, tedy potenciálních budoucích zaměstnanců Škoda Auto.

4.3.1 Projekty financované z ERDF – OPPI

Z ERDF jsou financovány investiční projekty týkající se automobilového průmyslu zejména v rámci OPPI. Firma Škoda Auto získala podporu prostřednictvím tohoto programu na následující projekty:

- Kombinovaná výroba tepla a elektřiny v závodě Kvasiny;
- Rozšíření vývojových kapacit ŠKODA AUTO a.s. – program Potenciál;
- TRAIN;
- Lean Centrum;
- Servis Training Center.

V rámci OPPI konkrétněji programu Eko-energie byla schválena podpora projektu *Kombinovaná výroba tepla a elektřiny v závodě Kvasiny*, tento projekt probíhal v období 2. 6. 2011 – 31. 12. 2012. Jak uvádí Tabulka 5, celkové náklady projektu činily 67 mil. Kč, z toho 22,78 mil. Kč, tedy 34 % bude proplaceno z ERDF. Jelikož dotace žadatelé obdrží

až po dokončení projektu, byl projekt zafinancován ze soukromých prostředků a nyní po jeho dokončení probíhá administrace žádosti o přidělení daného objemu finančních prostředků.

Tabulka 5: Financování projektu Kombinovaná výroba tepla a elektřiny v závodě Kvasiny (v Kč)

Celkové uznatelné náklady projektu	67 000 000
Soukromé prostředky	40 200 000
Dotace EU	22 780 000
Národní veřejné prostředky	4 020 000

Zdroj: Regionální informační servis, 2012

Důvodem, proč byl tento projekt podporován, byly úspory energie a využití druhotných zdrojů energie. Výroba by díky tomuto projektu měla být efektivnější. V závodě v Kvasinách je technologické teplo získáváno spalováním zemního plynu v horkovodních kotlích. Dle plánu projektu byly instalovány dva motorgenerátory umožňující současnou výrobu jak tepla, tak elektrické energie a tím zefektivňují využití paliva.

Dalším schváleným projektem je *Rozšíření vývojových kapacit ŠKODA AUTO a. s.* Tento projekt byl zahájen 27. 9. 2010 a aktuálně je ve fázi realizace, probíhají poslední výběrová řízení, dle plánu má být projekt dokončen 26. 9. 2013. Celkové náklady tohoto programu činí přes 123 mil. Kč, EU se na tomto programu bude podílet taktéž 34 % v částce téměř 42 mil. Kč, jak uvádí Tabulka 6.

Tabulka 6: Financování projektu Rozšíření vývojových kapacit Škoda Auto a.s. (v Kč)

Celkové uznatelné náklady projektu	123 315 000
Soukromé prostředky	73 989 000
Dotace EU	41 927 100
Národní veřejné prostředky	7 398 900

Zdroj: Regionální informační servis, 2012

Dle plánu projektu mají být pořízeny nové inovativní technologie do tzv. Dynamické zkušebny testující fyzikální a materiálové vlastnosti automobilových dílů i celých automobilů. Dynamická zkušebna má za úkol provádět dlouhodobé zkoušky jízdního, laboratorního a životnostního typu a zkoumat simulaci používání celých vozidel a stabilitu konstrukčních prvků, povinností je testovat každou novou modelovou řadu, jednotlivé variace vozu a nové součástky. Vybavení zkušebny a její prostor omezovaly plnění těchto úkolů a řada z nich se tak musela provádět u externích vývojových firem. Realizace projektu umožní využití zkušebny v plném rozsahu dle norem a potřeb Škoda Auto.

Veškeré nově použité technologie zde budou využity pouze pro výzkumné a vývojové účely.

OPPI poskytuje dotace také na projekty související se školicími středisky. Společnosti Škoda Auto se podařilo získat podporu pro tyto projekty: TRAIN, Lean Centrum a Servis Training Center. Projekt *TRAIN* byl zahájen 1. 9. 2010 a dle plánu by měl být dokončen 30. 9. 2013. Jeho celkové náklady činily téměř 19 mil. Kč, z čehož více než 6 mil. Kč (34 %) bude zafinancováno EU. Rozdělení nákladů uvádí Tabulka 7. V současné době probíhá realizace projektu, dochází k rekonstrukci učeben.

Tabulka 7: Financování projektu TRAIN (v Kč)

Celkové uznatelné náklady projektu	18 579 347
Soukromé prostředky	11 149 347
Dotace EU	6 315 500
Národní veřejné prostředky	1 114 500

Zdroj: Regionální informační servis, 2012

Cílem projektu je rekonstrukce a dovybavení učeben a odborných laboratoří v budově Vzdělávacího centra v areálu společnosti Škoda Auto. Prostory Vzdělávacího centra budou dovybaveny moderními přístroji a pomůckami. Díky projektu by mělo dojít ke zvýšení kvality školení a s tím i ke zlepšení odborných znalostí zaměstnanců Škoda Auto, což by mělo vést k širší uplatnitelnosti těchto zaměstnanců a k podpoře konkurenceschopnosti Škoda Auto. Ve Vzdělávacím centru budou realizována školení týkající se například automatizace, autoelektroniky, svařování, řízení kvality, také zde budou probíhat školení zabývající se programy Microsoft Office či jazyková výuka. Zároveň úkolem Vzdělávacího centra je zajištění přeškolení zaměstnanců v rámci jejich přesunů zapříčiněných snižováním výroby v důsledku ekonomické krize.

Projekt *Lean Centrum* byl zahájen 2. 6. 2011, týkal se výstavby nového Lean Centra a jeho vybavení. Náklady projektu byly vyčísleny na 89,5 mil. Kč, z čehož 30,5 mil. Kč pokryl příspěvek z ERDF (viz Tabulka 8). Tento projekt již byl ukončen a Lean Centrum úspěšně funguje.

Tabulka 8: Financování projektu Lean Centrum (v Kč)

Celkové uznatelné náklady projektu	89 570 890
Soukromé prostředky	53 742 890
Dotace EU	30 453 800
Národní veřejné prostředky	5 374 200

Zdroj: Regionální informační servis, 2012

V budově Lean Centra v Mladé Boleslavi zobrazené na Obrázku 9 probíhají přípravy a tréninky zaměstnanců sloužící ke zvýšení jejich kvalifikace. Hlavním cílem těchto aktivit je optimalizace výrobních a administrativních procesů pomocí metod štihlé výroby, jež se snaží o odstranění plýtvání a poskytování maximální přidané hodnoty, flexibility a transparentnosti, a zlepšují tak i klíčové ukazatele společnosti. Tréninky jsou zaměřeny na všechny klíčové zaměstnance v následujících centrech: Tréninkové centrum trvalého zlepšování procesů, Adaptační a tréninkové centrum – montáž, Adaptační a tréninkové centrum – svařovna, Adaptační a tréninkové centrum – úspory energií a Adaptační a tréninkové centrum – štihlá administrativa. Zaměstnanci mají školení a tréninky rozděleny do několika částí počínaje teoretickým výkladem přes příklady, ukázky až k simulacím na tréninkových výrobních pracovištích (Škoda Auto, 2013). Lean centrum bylo otevřeno v polovině minulého roku, zatím nejsou dostupné přesné informace o počtech proškolených zaměstnanců, ale je jisté, že centrum je hojně využíváno.



Obrázek 9: Nová budova Lean Centra financovaná s podporou ERDF

Zdroj: Škoda Auto, 2012

Posledním zmíněným projektem je výstavba *Servisního trainingového centra*, tento projekt byl zahájen 1. 10. 2009 a k otevření centra došlo 14. 11. 2011. Jak uvádí Tabulka 9, celkové náklady na realizaci činily 167 mil. Kč, EU přispěla na tento projekt

56,78 mil. Kč. Tento projekt už byl kompletně uzavřen, Škoda Auto na něj již obdržela dotaci, u ostatních dokončených projektů probíhá administrace žádosti o zpětné proplacení dotace.

Tabulka 9: Financování projektu Service Training Center (v Kč)

Celkové uznatelné náklady projektu	167 000 000
Soukromé prostředky	100 200 000
Dotace EU	56 780 000
Národní veřejné prostředky	10 020 000

Zdroj: Regionální informační servis, 2012

Cílem projektu bylo zlepšení spokojenosti zákazníka se servisem, zvýšení možného počtu účastníků školení, rozšíření znalostí servisních zaměstnanců Škoda Auto a také poskytnutí zpětné vazby o produktu a procesu pro společnost. Díky projektu bylo postaveno a vybaveno Servisní školicí centrum zobrazené na Obrázku 10, v němž probíhají specializované kurzy v podobě technických školení, manažersko-organizačních kurzů a školení IT pro zaměstnance Škoda Auto, ale také pro importéry a personál obchodních a servisních partnerů společnosti pocházejících z různých částí světa.



Obrázek 10: Budova Service Training Centra financovaná s podporou ERDF

Zdroj: Škoda Auto, 2012

Budova Servisního trainingového centra leží na ploše o rozloze 7000 m² a patří mezi nejmodernější vzdělávací centra v automobilovém průmyslu. V této pětipodlažní budově jsou umístěna vzdělávací zařízení využívající moderní techniku. Byl zde vystavěn velký sál s nejmodernější zvukovou a světelnou technikou a třemi točnami pro vozy sloužící pro efektní prezentace. Dále jsou zde školicí místnosti, prezentační sál pro pořádání

videokonferencí, atd. Za první rok svého fungování bylo v Servisním trainingovém centru proškoleny 7 500 lidí a další školení neustále probíhají (Škoda Auto, 2012).

4.3.2 Projekty financované z ESF – OPVK

Dalším z programů, jenž je často využíván v souvislosti s automobilovým průmyslem, je OPVK. Financování projektů z OPVK probíhá prostřednictvím ESF. Následující projekty byly zafinancovány právě díky ESF a OPVK:

- Modernizace výuky ve ŠKODA AUTO SOU strojírenském;
- Reflexe požadavků průmyslu na výuku v oblasti automatického řízení a měření;
- InTECH 2.

V případě prvního projektu tedy modernizace strojírenského učiliště byla žadatelem o dotaci společnost Škoda Auto, u dalších dvou projektů byla Škoda Auto jen partnerem, žadatelem projektu byla Technická univerzita v Liberci. Tyto dva projekty zaměřené na výzkum a vývoj již byly ukončeny, modernizace strojírenského učiliště stále probíhá.

Projekt *Modernizace výuky ve ŠKODA AUTO SOU strojírenském* byl zahájen 2. 4. 2012 a stále probíhá, jeho ukončení je plánováno na 1. 4. 2014. Jak lze vidět v Tabulce 10, bude projekt kompletně zafinancován z přidělených dotací. EU prostřednictvím ESF poskytne dotaci pro financování většiny nákladů v částce přibližně 2,1 mil. Kč z celkových 2,5 mil. Kč, zbylá část bude uhrazena ze státního rozpočtu ČR.

Tabulka 10: Financování projektu Modernizace výuky ve ŠKODA AUTO SOU strojírenském (v Kč)

Celkové uznatelné náklady projektu	2 507 058
Soukromé prostředky	0
Dotace EU	2 130 999
Národní veřejné prostředky	376 059

Zdroj: Regionální informační servis, 2012

Díky této modernizaci by mělo dojít ke zvýšení kvality výuky pomocí metod a forem využívajících digitální technologie. Realizace projektu spočívá ve vytvoření digitálních učebních materiálů určených jednotlivým tematickým oblastem, jejich pilotáži a dále zajišťování sdílení získaných zkušeností. Aby mohly být digitální učební materiály

využívány ve výuce, dojde také ke zkvalitnění technického vybavení učeben. Důraz je kladen na takové aktivity, jež zvyšují motivaci žáků, jsou názorné, originální a zvyšují interakci mezi studenty a pedagogem. Získané kvalitnější vzdělání by mělo pomoci absolventům tohoto učiliště zvýšit svůj potenciál a s ním i uplatnění na trhu práce, především v automobilovém průmyslu. Zároveň tyto aktivity studenty mají motivovat k dalšímu vzdělávání.

Projekt *Reflexe požadavků průmyslu na výuku v oblasti automatického řízení a měření* probíhal v období 1. 7. 2009 – 30. 6. 2012, byl již tedy úspěšně ukončen. Na financování se podílel ESF 85 % a zbylých 15 % bylo hrazeno ze státního rozpočtu ČR prostřednictvím Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy (dále jen MŠMT). Celková částka, kterou EU a MŠMT podpořili tento projekt, činila přibližně 1,8 mil. Kč. Žadatelem tohoto projektu byla Technická univerzita v Liberci. Jako partneři s TUL spolupracovali Škoda Auto, a. s., Preciosa, a. s. a Magna Exteriors & Interiors s. r. o. Projekt spočívá v inovaci dvou oborů ze studijního programu Elektronika a informatika na Fakultě mechatroniky a mezioborových inženýrských studií na Technické univerzitě v Liberci. Studenti by díky tomuto projektu měli získat více praktických zkušeností, schopností a také teoretických znalostí, jež jim pomohou se lépe uplatnit na trhu práce. Partneři projektu a další významné firmy z oblasti poskytli informace o svých požadavcích na odbornost absolventů. Díky projektu byly informace zpracovány a na jejich základě byly upraveny obsahy vyučovaných předmětů za účelem získání opravdu potřebných znalostí. Zároveň byly díky projektu zavedeny nové techniky vzdělávání, jež studenty více přibližují k praxi. Z finančních prostředků projektu byla financována i propagace technických oborů za účelem motivování většího počtu studentů ke studiu a oživení těchto oborů.

Aktivity TUL, na něž byly finanční prostředky využity, byly následující:

- reflexe požadavků praxe na profil absolventa sledovaných oborů;
- inovace obsahové náplně předmětů bakalářského studia;
- inovace obsahové náplně předmětů navazujícího magisterského studia;
- příprava výukových materiálů;
- příprava samostatných prací studentů;
- vedení projektů, bakalářských a diplomových prací;

- inovace výukových prostředků (laboratoří);
- internetová podpora propagace výuky v oblasti automatického řízení a měření (Fakulta mechatroniky, informatiky a mezioborových studií, 2012).

Na projektu *InTECH2* spolupracovala Technická univerzita v Liberci spolu s jejími partnery, a to společností Škoda Auto, a. s. a Denso Manufacturing Czech s. r. o. Projekt je již ukončený, probíhal v období 9. 10. 2009 – 31. 5. 2012. Celkové náklady tohoto projektu činily téměř 15 mil. Kč a na jejich financování se podílel ESF (85 %) spolu s MŠMT (15 %). Jak byly tyto finanční prostředky rozděleny mezi univerzitu a dvě partnerské firmy, lze vidět v Tabulce 11. Hlavním cílem projektu InTECH2 byla inovace studijního programu s předpokladem rozvoje potenciálu studentů, proto největší část dotace směřovala Technické univerzitě v Liberci.

Tabulka 11: Rozdělení dotace na projekt InTECH2

Příjemce dotace	Velikost dotace (v Kč)	Podíl na celkové dotaci (v %)
TUL	12 749 854	85
Škoda Auto	1 496 370	10
DENSO	743 756	5
Celkem	14 989 980	100

Zdroj: <http://intech2.tul.cz>, 2010

Cílovou skupinou tohoto projektu byli především studenti oborů Inovační inženýrství a Konstrukce strojů a zařízení, těmto studentům byly inovovány přednášky a semináře, zároveň měli možnost využití nových učebních pomůcek a také se jim dostalo podpory expertů z partnerských firem při realizaci jejich projektů. Tento projekt byl schválen zejména z důvodu neustálého zrychlování inovačního cyklu, proto studenti získali aktuální informace, ale především nové zkušenosti týkající se oblasti inovativního a kreativního konstrukčního řešení strojírenských výrobků (Fakulta mechatroniky, informatiky a mezioborových studií, 2010).

4.3.3 Projekty financované z ESF – OPLZZ

Dalšími projekty financovanými z ESF byly projekty týkající se přeškolení zaměstnanců automobilového průmyslu. V následující části jsou blíže specifikovány dva projekty schválené v rámci OPLZZ:

- AutoAdapt – zvyšování adaptability zaměstnanců a konkurenceschopnosti odvětví automobilového průmyslu;
- Přeskolením zaměstnanců nejvíce ohrožených nezaměstnaností z členských firem SPOČR k vyřešení dopadů hospodářské krize spojených s nutnou fluktuací pracovníků.

Projekt *AutoAdapt – zvyšování adaptability zaměstnanců a konkurenceschopnosti odvětví automobilového průmyslu* zaměřený na zvýšení konkurenceschopnosti automobilového průmyslu byl zahájen 10. 12. 2010 a potrvá až do 9. 12. 2013. Svého cíle má dosáhnout pomocí vzdělávání zaměstnanců podniků, jež jsou členy^{xvii} Sdružení automobilového průmyslu. Schválené náklady na tento projekt činí 41 820 389 Kč, 85 % těchto nákladů bude financováno ESF v rámci OPLZZ, zbylých 15 % bude hrazeno ze státního rozpočtu ČR. Projekt AutoAdapt je zacílen nejen na zaměstnance výrobců vozidel, ale také jejich dodavatelů, tedy výrobců dílů, celkem by v jeho průběhu mělo být proškoleno 1418 zaměstnanců z této oblasti. AutoAdapt zahrnuje rozdílné vzdělávací aktivity od rozvoje manažerských dovedností, přes projektové řízení, jazykové a ekonomické kurzy, dále kurzy zaměřené na informační technologie až po vzdělávání v oblasti technických oborů – strojírenství a konstrukce, kvalita, systémy řízení. Hlavní pozornost je zaměřena na personalisty, v rámci projektu jsou uváděny do praxe nové vzdělávací a personalistické metody (Autoadapt, 2012).

Dle webových stránek Evropského sociálního fondu v ČR v období od 1. 6. 2011 až do 31. 5. 2013 probíhá projekt *Přeskolením zaměstnanců nejvíce ohrožených nezaměstnaností z členských firem SPOČR k vyřešení dopadů hospodářské krize spojených s nutnou fluktuací pracovníků*, jenž má podpořit členské podniky Sdružení autorizovaných prodejců a opravců automobilů značky Škoda ČR (dále jen SPOČR). Cílem tohoto seskupení je společně hájit zájmy členů, zvyšovat jejich ekonomickou prosperitu a rozvíjet dobrou pověst vozů Škoda. Z ESF byla schválena dotace ve velikosti 85 % nákladů prostřednictvím OPLZZ, o níž SPOČR zažádal. Zbylých 15 % je financováno ze státního rozpočtu ČR. Finanční prostředky určené na tento projekt o velikosti 7 689 709 Kč jsou

^{xvii} Mezi členy Sdružení automobilového průmyslu patří i Škoda Auto.

využívány na přeškolení těch zaměstnanců členských firem SPOČR, jímž nejvíce hrozí, že svou práci ztratí. Díky nově získané kvalifikaci je lze plynule přesunout k novému zaměstnavateli s volnými pracovními místy právě v oblasti jejich rekvalifikace. Celkem bylo vybráno 90 zaměstnanců ze 76 firem SPOČR. Jejich původní pozice byly automechanik, autoklempíř, autolakýrník, karosář, asistentka či sekretářka.

4.3.4 Projekty financované prostřednictvím 7. rámcového programu EU

Jak bylo uvedeno v kapitole 3.3 Automobilový průmysl v ČR, existuje mnoho firem zabývajících se výzkumem a vývojem se sídlem či pobočkou na území ČR. Tyto firmy mají možnost žádat o dotace ze 7. rámcového programu EU zaměřeného na podporu právě výzkumu a vývoje. EU si je vědoma důležitosti inovací a využívání moderních technologií, proto v rámci vědecko-výzkumné politiky podporuje projekty zaměřené na výzkum a vývoj. Jejich žadateli mohou být univerzity či podniky, často se na projektech podílí více subjektů. Příkladem mohou být následující dotované projekty, do nichž se zapojila i Škoda Auto:

- E-Vectoorc;
- MiniFaros.

Projekt *MiniFaros* byl dle oficiálních webových stránek projektu zahájen 1. 1. 2010, podílelo se na něm celkem sedm partnerů, mezi nimiž vystupovala i společnost Škoda Auto. Dále se projektu zúčastnilo několik výzkumných center, univerzita a další společnosti z automobilového průmyslu. Hlavním cílem tohoto projektu bylo vyvinutí cenově dostupného senzoru pro zlepšení vnímání okolního prostředí v malých a středně velkých automobilech. Celkové náklady činily 4,8 mil. EUR. 3,2 mil. EUR bylo hrazeno prostřednictvím 7. rámcového programu EU a zbylá část byla uhrazena partnery projektu. Projekt *MiniFaros* trval 36 měsíců a byl již ukončen, výsledkem bylo 20 inovací a 4 patenty týkající se senzorové technologie. Dle odhadů uvedených na oficiálních stránkách projektu by po uvedení vyvinutého senzoru na trh mohlo být v období 2020-2030 zabráněno 16 000 úmrtí a 1 450 000 zranění. Výrazně by tak tento senzor měl přispět ke zvýšení bezpečnosti na silnicích.

Dle oficiálních webových stránek projektu s názvem *E-Vectoorc* proběhlo jeho zahájení 1. 9. 2011 a projekt stále probíhá, jeho konec je plánován na srpen 2014. Na projektu rovněž spolupracuje společnost Škoda auto a spolu s ní dalších deset partnerů zahrnující nejen soukromé společnosti, ale také výzkumné instituty a univerzity. Rozpočet projektu byl stanoven na 4,8 mil. EUR, z toho 3 mil. EUR je hrazeno ze 7. rámcového programu EU a zbylá část partnery projektu. E-Vectoorc je zaměřen na vývoj ovládacích systémů pro elektromobily, tyto systémy mají být po dokončení projektu průmyslově využitelné.

4.3.5 Zhodnocení projektů

Na základě předchozího textu lze konstatovat, že v rámci kohezní politiky je financováno široké rozpětí projektů. Dotace z fondů EU do automobilového průmyslu jsou poskytovány na modernizace výrobních prostředků a inovace používaných technologií zejména v souvislosti se zvýšením ochrany životního prostředí. Z pohledu sociální politiky jsou významnými projekty zaměřené na segment zaměstnanců, jejichž cílem je především zvýšení zaměstnanosti. Jedná se o rekvalifikace, různá školení, vybavení školicích prostor a další aktivity, které směřují k lepší uplatnitelnosti zaměstnanců a zvyšování jejich přínosu pro podnik. Ovšem projekty se nezaměřují pouze na zaměstnance, ale zasahují i do oblasti studia. V rámci financovaných projektů jsou ve spolupráci s významnými firmami inovovány studijní obory i konkrétní vybavení využívané při výuce tak, aby budoucí absolventi vyhovovali svými znalostmi aktuálním požadavkům trhu. Dále z textu vyplývá, že oblast automobilového průmyslu je sice EU výrazně podporovaná, ale většina projektů vyžaduje větší finanční účast od samotného podniku, což vede k financování pouze smysluplných projektů.

4.4 Zavedení šrotovného

Pojem šrotovné lze označit jako finanční prémii za likvidaci starého vozu při současné koupi vozu nového (Komise Evropských společenství, 2009). Úkolem šrotovného je podpořit poptávku po automobilech a zároveň má i ekologické přínosy. Likvidací starých vozů dochází k obnovení vozového parku. Nové automobily mají nižší emise, a tak méně znečišťují životní prostředí. Ovšem zavedením šrotovného dochází k podpoře pouze

automobilového odvětví a ostatní oblasti z něho nečerpají žádné výhody. Zvýhodňování jedné oblasti je v rozporu s politikou ochrany hospodářské soutěže EU, přesto bylo šrotovné v EU povoleno, neboť vývoj automobilového průmyslu je klíčový pro prosperitu celé EU.

4.4.1 Šrotovné a EU

Prvním krokem EU zabývajícím se konkrétně šrotovným bylo sdělení Evropské komise nazvané „Reakce na krizi v evropském automobilovém průmyslu“. Toto sdělení bylo vydané v únoru 2009 jako reakce na probíhající hospodářskou krizi dotýkající se i automobilového průmyslu. Komise zde nastiňuje možnosti, které lze použít pro podporu tohoto odvětví ze strany EU, ale zároveň na úrovni členských států. Hlavním úkolem je zvýšení konkurenceschopnosti celého odvětví.

Ve sdělení „Reakce na krizi v evropském automobilovém průmyslu“ Komise potvrzuje zohlednění závěrů a doporučení skupiny CARS 21 a zároveň navrhuje další opatření. Jedno z nich se týká právě i šrotovného. Jedná se o doporučení zvyšování poptávky po nových vozidlech a urychlování obnovy vozového parku. V době vydání sdělení již devět členských států přijalo tzv. šrotovací režimy s cílem podpořit poptávku po nových automobilech a další země to také zvažovaly. Proto se Komise rozhodla diskutovat s odborníky a zástupci členských států a sestavit společné zásady pro šrotovací režimy.

V Příloze B jsou uvedeny podmínky přidělení šrotovacích premií v jednotlivých státech před zavedením zásad šrotovacích režimů EU. Lze vidět, že podmínky jednotlivých států se poměrně lišily, a proto se EU rozhodla zavést harmonizované zásady šrotovacích režimů. Reakce na krizi v evropském automobilovém průmyslu již tyto zásady obsahuje ve svém 2. bodě přílohy 3. Lze je popsat následovně:

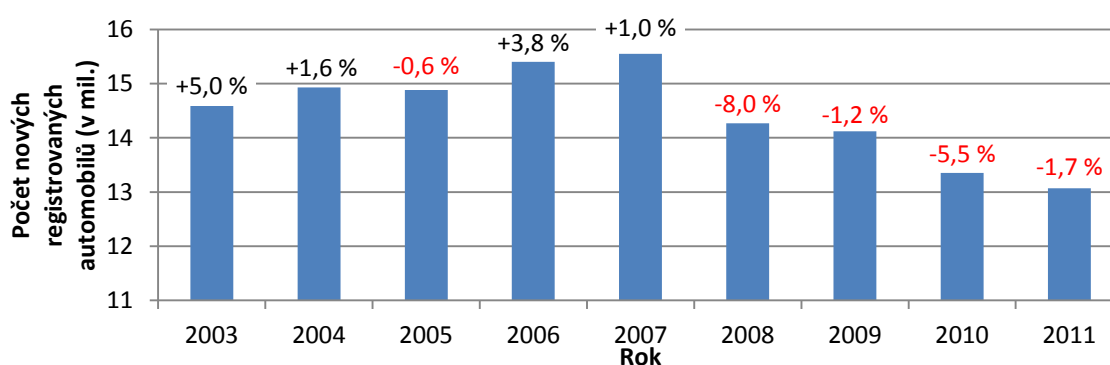
- šrotovací režimy nesmí být diskriminační vzhledem k původu daného automobilu, tzn., že nesmí preferovat pouze prodej vozidel domácích výrobců;

- nesmí docházet ke zneužití šrotovného, musí být prokazatelné, že auto, za které byla vydána prémie, bylo opravdu zničeno a ne dále prodáno;
- nově nakupovaná auta musí splňovat emisní standard Euro 4^{xviii}.

Komise tak dala svůj souhlas se zaváděním šrotovného jako cesty ke zvýšení poptávky po nových automobilech a stanovila podmínky, za nichž se může provádět. Velikost šrotovací prémie či stáří likvidovaného vozu bylo ponecháno na rozhodnutí členských států.

4.4.2 Výsledky šrotovného

Z následujícího grafu na Obrázku 11 lze vyčíst, jaké měla následky krize počínající v roce 2008 a následné zavádění šrotovného. Počet nových registrovaných osobních automobilů v EU v roce 2008 poklesl o celých 8 % oproti předchozímu roku. To bylo pro mnoho členských států EU důvodem ke spuštění šrotovného. Ve většině zemí bylo šrotovné poskytováno v průběhu roku 2009, kdy sice počet registrací nových osobních automobilů nevzrostl, ale značně se snížilo tempo jeho poklesu. Přestože dále probíhala krize, počet registrací v tomto roce klesl o pouhé 1,2 %. Lze tedy konstatovat, že v průběhu ekonomické krize v EU šrotovné pomohlo stabilizovat poptávku. Pokud by nebylo zavedeno, mohla by mít krize hlubší následky.



Obrázek 11: Registrace nových osobních automobilů v EU v letech 2003-2011

Zdroj: ACEA, 2012

^{xviii} Splnění emisního limitu Euro 4 bylo dáno směrnicí 98/69/ES a platilo od ledna 2005 do září 2009.

I pokud by nebylo uvedeno v zásadách šrotovacích režimů, muselo by být přesto dodržováno.

Obrázek 11 zobrazuje i další roky, v roce 2010 opět došlo k poklesu, počet registrací nových automobilů se snížil o 5,5 %, tento pokles byl způsoben ukončením šrotovacích režimů. V roce 2011 se počet registrací snížil o 1,7 %. Slábnoucí poptávka po automobilech v členských státech EU je aktuálním problémem evropských automobilek. Poklesy zisku způsobené klesající poptávkou na trzích EU automobilky vyrovnávají exportem do třetích zemí (především Rusko, Indie a Čína), kde se naopak projevuje rostoucí poptávka po automobilech.

Řešení nízké poptávky po automobilech šrotovným je pouze krátkodobé. Šrotovací prémie urychlí plánovaný nákup, což znamená, že přesvědčí spotřebitele, kteří měli v plánu koupit si nový vůz v příštích letech, aby si ho koupili již nyní. To krátkodobě zvýší poptávku, ale tento přesun plánovaného nákupu se projeví po skončení šrotovného (viz pokles registrací nových osobních automobilů v roce 2010 znázorněný na Obrázku 11), kdy poptávka opět poklesne, neboť ti lidé, kteří plánovali nákup na tuto dobu, ho již uskutečnili. Přesto šrotovné v nejkritičtější době pomáhá překonat potíže automobilek a nemusí docházet k omezování výroby či propouštění zaměstnanců. Druhým úhlem pohledu je jeho ekologická role, díky šrotovnému jsou staré vozy likvidovány a nahrazeny novými, které mají nižší emise a méně znečišťují životní prostředí. Ovšem za úvahu také stojí, kolik emisí je vypuštěno do ovzduší při výrobě jednoho nového automobilu. Podle ekologů je těchto emisí mnohem více, než způsobí provoz starého modelu.

4.4.3 Šrotovné v ČR

Přestože v mnoha státech EU šrotovné úspěšně proběhlo, v ČR nikdy nebylo zavedeno. To ale neznamená, že český automobilový průmysl jím nebyl ovlivněn.

Z počátku se zdálo, že šrotovné bude probíhat i v ČR. Dle informací Ministerstva vnitra ČR bylo v květnu roku 2009 schváleno Poslaneckou sněmovnou v rámci balíčku protikrizových opatření. Dle návrhu by se mělo vyplácet 30 000 Kč při likvidaci vozidla staršího deseti let a současném nákupu nového vozidla o ceně do 500 000 Kč. Dané opatření by ještě více zvýhodňovalo ekologické vozy. Částka 60 000 Kč by měla být zaplacená lidem, kteří si koupili automobil s alternativním pohonem do ceny 700 000 Kč a stejně jako v prvním případě svůj automobil starší než deset let nechali zlikvidovat.

Tehdejší prezident Václav Klaus se rozhodl schválená protikrizová opatření vetovat, největším problémem pro něj bylo právě zavedení šrotovného. Šrotovné je dle jeho zdůvodnění veta velmi diskriminační, upřednostňuje pouze automobilový průmysl a nedává žádné výhody jiným odvětvím či jiným sektorům hospodářství. Prezidentovo veto bylo v září roku 2009 přehlasováno v Poslanecké sněmovně a šrotovné tedy bylo schváleno, jeho spuštění ale bylo závislé na rozhodnutí vlády (ČT24, 2009). Přestože šrotovné bylo schváleno, nikdy nebylo vládou zavedeno z důvodu zatěžování rozpočtu a orientace produkce českých automobilů na export. Oživení české produkce navíc přineslo i zavedení šrotovného v ostatních státech především v Německu, kde díky šrotovnému vzrostla poptávka po vozech Hyundai a Škoda Auto. Dle interní dokumentace Škoda Auto se růst poptávky projevil nejvíce v segmentu malých vozů, zastoupených zejména vozem Fabia.

4.5 Investiční pobídky

Při rozhodování investora o alokaci jeho investic hraje roli také podpora poskytovaná státem, v němž chce investovat. Tato podpora je přidělována formou investičních pobídek, jejichž pravidla jsou dána zákony jednotlivých zemí a také legislativou EU. Nejčastěji využívané formy investičních pobídek jsou daňová zvýhodnění a poskytování dotací. Dále bývá využívána tzv. místní podpora spočívající v podpoře infrastruktury v dané oblasti, poskytnutí možnosti výhodnějšího odkupu pozemků či školení zaměstnanců (Kunešová a Cihelková, 2006).

4.5.1 Investiční pobídky z pohledu EU

Jak uvádí Schwarz (2007), řeší EU investiční pobídky jako poskytování veřejné podpory. To je ve Smlouvě o fungování Evropské unie všeobecně zakázáno, neboť díky veřejné podpoře dochází ke zvýhodňování určitého odvětví či regionu oproti jinému. V rámci společného trhu není možnost vyrovnat dotace jiného státu zavedením cla, proto dochází k narušování konkurence v daném prostředí, což je v rozporu s politikou ochrany hospodářské soutěže. Z tohoto důvodu jsou investiční pobídky schvalovány EU jen za určitých podmínek. Měřítkem pro posouzení konkrétních případů je zaostalost regionu

za ostatními hodnocená dle velikosti HDP na obyvatele daného regionu v poměru k průměrnému HDP na obyvatele celé EU. Toto hledisko je zároveň určující pro stanovení možné velikosti podpory, jak uvádí Tabulka 12. Tato tabulka ukazuje stropy pro udělování investičních pobídek v jednotlivých regionech dle jejich HDP. Většina členských států tyto stropy plně vyčerpává.

Tabulka 12: Max. velikost investičních pobídek 2007-2013

Podíl HDP na obyvatele daného regionu k průměru EU	Max. velikost podpory
Do 45 %	50 %
Do 65 %	40 %
Do 75 %	30 %
Do 100 %	15 %
Nad 100 %	10 %

Zdroj: Schwarz., 2007

Z Tabulky 12 lze vyčíst, že největší možný podíl investiční pobídky na celkové investici činí 50 %. Ovšem tento údaj platí pouze pro regiony, jejichž HDP na obyvatele je nižší než 45 % průměru celé EU. Čím je HDP regionu vyšší, tím nižší je dovolená velikost podpory. V regionech, které mají HDP vyšší než je průměr EU, mohou investiční pobídky dosahovat pouze 10 %. Z výše uvedeného je patrné, že limity pro investiční pobídky jsou stanovovány v souladu s regionální politikou. Úkolem těchto limitů je omezit veřejnou podporu investic v již rozvinutých regionech a naopak motivovat investory k alokování svých finančních prostředků v zaostalejších regionech, kde mají investice pomáhat k hospodářskému rozvoji.

4.5.2 Investiční pobídky v ČR v rámci automobilového průmyslu

Dle údajů agentury CzechInvest bylo od dubna 1998 do února roku 2013 schváleno udělení investičních pobídek pro 208 projektů v oblasti výroby dopravních prostředků^{xix}, což je nejvíce ze všech odvětví a dokazuje význam automobilového průmyslu. Celkové investice firem činily 271 mld. Kč a díky nim bylo vytvořeno 58 628 nových pracovních míst. Stát prostřednictvím investičních pobídek přispěl přibližně 80 mld. Kč, což odpovídá

^{xix}Sektor výroby dopravních prostředků zahrnuje také dodavatele dílů pro výrobu dopravních prostředků.

necelým 30 % z celkových investic. Tato hodnota ale neplatí všeobecně, jedná se o celkový průměr, ve skutečnosti se podíly podpory na jednotlivých investicích značně lišily. Investiční pobídky v oblasti automobilového průmyslu byly poskytovány zejména společnosti Škoda Auto vyrábějící automobily na území ČR již dlouhé období a dalším společnostem, které se zabývají výrobou dílů pro výrobu automobilů. Ovšem Škoda Auto v současnosti není jediným výrobcem automobilů, v nedávných letech zde byly vybudovány dva nové závody automobilek TPCA v Kolíně a Hyundai v Nošovicích. Při vybírání lokace pro investice těchto firem byly jedním z faktorů právě nabízené investiční pobídky v ČR. S automobilovým průmyslem souvisí také výzkumné a vývojové firmy popisované v kapitole 3.3 Automobilový průmysl v ČR, pro tyto firmy bylo pravděpodobně jedním z důvodů založení pobočky v ČR rovněž poskytování investičních pobídek českou vládou.

Škoda Auto obdržela během svého fungování několik investičních pobídek. Jedna z nejvýznamnějších je popisována v článku databáze ProQuest z roku 1999. Tato investiční pobídka byla schválena Evropskou komisí v roce 1998, Škoda Auto se rozhodla provést do té doby svou největší investici (podmínkou odsouhlasení investice koncernem Volkswagen^{xx} bylo právě poskytnutí investiční pobídky ze strany české vlády). Cílem investice bylo vybudování nového závodu na výrobu motorů v Mladé Boleslavi. Celkové náklady činily přibližně 19 mld. Kč a česká vláda podpořila investici 770 mil. Kč, tyto finanční prostředky byly využity na daňové úlevy, bezcelní dovoz technologií a rekvalifikaci zaměstnanců. Vybudovaná motorárna má kapacitu 500 000 kusů vyrobených motorů a převodovek za rok a v dnešní době je stále v provozu. Stát se na investici podílel 4 %, dle interních zdrojů společnosti Škoda Auto byla původně očekávána vyšší investiční pobídka. Dokonce i česká vláda měla v plánu poskytnout pobídku vyšší, ale jednalo se o první investiční rozhodnutí, které muselo být konzultováno s EU v souvislosti s plánovaným vstupem ČR do EU. Evropská komise velikost investiční pobídky omezila a společnost Škoda Auto neměla jinou možnost než se s nabízenou

^{xx} Společnost Škoda Auto se v roce 1991 stala součástí koncernu Volkswagen a o důležitých rozhodnutích muselo být rozhodováno na vyšší úrovni.

částkou spokojit a využila ji při své investici. Tato investice měla rozhodující vliv na další rozvoj společnosti s přínosem i pro celý koncern Volkswagen.

Veřejná podpora ČR pro výstavbu a provoz nového závodu na výrobu automobilů *Hyundai* v obci Nošovice byla schválena Evropskou Komisí v květnu 2007. Dle rozhodnutí ve věci „Státní podpora N 661/2006 – Česká republika; Investiční pobídka pro společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.“ byla schválena podpora ve výši 15 % celkových nákladů investice. Hodnota nákladů způsobilých pro výpočet tvořila 32,6 mld. Kč, celková velikost podpory tedy odpovídá přibližně 4,9 mld. Kč. Největší část pobídky byla schválena pro kapitálové investice, dále pak byla podpora využita pro převod pozemků za snížené ceny a vytváření nových pracovních míst. Velikost finanční podpory pro vytváření nových pracovních míst byla vypočítávána z paušální částky 200 000 Kč na jedno nově vytvořené pracovní místo. Zbylou část schválené podpory stát umožnil automobilce čerpat prostřednictvím slevy na dani. Součástí projektu byla výstavba nové montážní linky, lisovny, svařovny, lakovny a výrobní převodovek. Dle plánu mělo být do roku 2012 dosaženo výrobní kapacity 300 000 vozidel ročně a vytvořeno 3 500 nových pracovních míst. Dle údajů z oficiálních stránek automobilky Hyundai tohoto cíle bylo dosaženo a značka Hyundai si v automobilovém průmyslu ČR získala významnou pozici.

TPCA je zkratkou pro joint-venture japonské firmy Toyota a francouzské skupiny PSA Peugeot Citroën. Pravděpodobně i díky nabídnuté investiční pobídce ČR se tyto automobilky rozhodly vybudovat společný závod právě v Kolíně. ČR poskytla automobilce TPCA možnost čerpání investiční pobídky do výše 3,5 mld. Kč, tj. 15 % celkové investice TPCA o hodnotě 23,5 mld. Kč. (Schwarz, 2007). K rozhodnutí o udělení této investiční pobídky došlo v roce 2004, dle údajů agentury CzechInvest bylo z celkové částky investiční pobídky 3,4 mld. Kč poskytnuto ve formě slevy na dani, 128 mil. Kč bylo vyčleněno na tvorbu nových pracovních míst a 524 mil. Kč činila hmotná podpora na školení a rekvalifikace. Dle oficiálních stránek v současné době TPCA zaměstnává 2 414 osob a její výrobní kapacita tvoří 300 000 vozů ročně.

Závěr

Tato diplomová práce se zabývala tématem hospodářských politik Evropské unie a jejich vztahu k automobilovému průmyslu. Nejprve byly popsány jednotlivé hospodářské politiky dle jejich rozdělení na koordinované a společné, podrobněji byla vymezena politika kohezní, v jejímž rámci jsou přidělovány dotace na projekty z fondů Evropské unie. Dále byl analyzován vývoj automobilového průmyslu, na nějž je v současné době kladen velký tlak v souvislosti s ochranou životního prostředí. Zároveň lze konstatovat, že poptávka po osobních automobilech v Evropské unii poněkud vázne, naopak se projevuje růst poptávky především v zemích BRIC, jenž je klíčovým i pro zisky evropských automobilek.

První vazbou mezi Evropskou unií a automobilovým průmyslem, jíž se práce zabývala, byla skupina CARS 21 vytvářející doporučení pro budoucí vývoj automobilového průmyslu a jeho konkurenceschopnost. CARS 21 sdružuje nejen zástupce Evropské unie a ministerstev členských zemí, ale také osoby či organizace zastupující samotné podniky z oblasti automobilového průmyslu. Díky tomu jsou do doporučení této skupiny včleněny realizovatelné možnosti a plány, jež jsou v souladu s ideami výrobců automobilů nebo dodavatelů dílů. Nejedná se tedy o doporučení stanovená pouze z pohledu Evropské unie, ale jsou odrazem shody zainteresovaných skupin. Je zřejmé, že Evropská komise na tato doporučení bere ohled a implementuje je do svých nařízení. To dokazuje Akční plán CARS 2020 zohledňující právě doporučení stanovená skupinou CARS 21. Závěrečná zpráva skupiny CARS 21 byla poprvé vydána v roce 2005 a poté znovu v roce 2012 s ohledem na aktuální potřebu. Navrhovaným doporučením je stanovit pravidelná období pro sestavování skupiny a její jednání. Není nutné sestavovat skupinu každým rokem, ale pětiletý cyklus by mohl být vyhovující. V automobilovém průmyslu probíhají změny, na něž je třeba reagovat, znát názory samotných výrobců automobilů a včlenit tyto názory do realizovaných opatření.

Významným bodem týkajícím se především ekologické politiky je stanovování emisních limitů. Je zřejmé, že v současnosti se snaha omezit znečišťování životního prostředí projevuje v mnoha oblastech. Automobilové společnosti jsou tlačeny k ekologičtější výrobě a především k ekologickým automobilům. Hrozící pokuty jsou natolik finančně

náročné, že automobilky ve velké míře podnikají kroky, aby těchto limitů dosáhly. V roce 2011 již měla celá třetina automobilů vyráběných v Evropské unii hodnotu emisí pod 120 g CO₂/km. Vliv zavádění emisních limitů se tedy již projevuje. Ovšem prodeje elektromobilů či vozů na alternativní pohon stále výrazně nerostou. Přestože mnohé státy poskytují dotace na nákup těchto automobilů, jejich cena je ve srovnání s běžnými automobily příliš vysoká. Důležitou příčinou je také nedostatečná infrastruktura pro tyto vozy, její zavedení je ale již v plánu Evropské unie. Doporučením by mohly být větší poskytované podpory Evropskou unií zaměřené na vývoj, neboť tyto technologie potřebují vylepšení, aby mohly být cenově dostupnější. Pokud bude rozvinuta infrastruktura potřebná pro elektromobily a vozy na alternativní pohon, je další možností zavést plošné dotace na nákup těchto vozů. To by pomohlo jejich rozšíření a následně dalšímu zlevnění výroby.

Dle zjištěných faktů vydává Evropská unie v rámci kohezní politiky velké množství finančních prostředků na podporu automobilového průmyslu. Tato podpora je zaměřená především na zvýšení zaměstnanosti, vývoj nových technologií a také jejich zavádění. Evropská unie ovšem nefinancuje projekty zcela ze svého rozpočtu, u většiny projektů vyžaduje větší podíl investice od dané společnosti či sdružení. Tímto způsobem podněcuje firmy k inovacím, využívání nových technologií a zvyšování potenciálu zaměstnanců. Díky velké investici, jež firmy musejí podniknout, si dobře rozmýšlejí projekty k realizaci. Evropská unie tak v rámci automobilového průmyslu spolufinancuje jen projekty vedoucí k pozitivním výsledkům a dlouhodobému přínosu. Výdaje na kohezní politiku tvoří již nyní značnou část rozpočtu EU, ale dotované projekty mají svůj význam a přispívají k rozvoji jednotlivých oblastí i oblasti automobilového průmyslu, jenž je klíčovým pro prosperitu EU. Z tohoto důvodu by bylo vhodné zvážit další omezení výdajů na společnou zemědělskou politiku ve prospěch politiky kohezní.

Šrotovné a investiční pobídky jsou témata řešená především uvnitř států, v těchto oblastech Evropská unie neposkytuje své finanční prostředky, ale pouze se podílí na legislativní úpravě těchto témat v rámci politiky na ochranu hospodářské soutěže. K zavedení šrotovného Evropská unie stanovila jen obecné podmínky týkající se především nediskriminace dle země původu nového automobilu, prokazatelné likvidace starého automobilu a plnění platných emisních standardů. V případě investičních pobídek se

Evropská unie angažuje více, neboť firmám státy poskytují ze svého rozpočtu značně velké podpory a mohla by jimi být narušována konkurence v daném prostředí. Proto Evropská unie stanovuje podmínky pro udělení investiční pobídky na základech regionální politiky. Dle podílu HDP na obyvatele daného regionu na průměru Evropské unie se určuje, kolik procent investice může maximálně pobídka pokrývat. Díky tomu jsou investiční pobídky poskytovány společností investujícím v regionech, kde je třeba vytvářet nová pracovní místa a podporovat rozvoj. V České republice je automobilový průmysl sektorem, pro nějž bylo schváleno investičních pobídek nejvíce.

Obecně lze tedy souhlasit s výzkumným předpokladem: aktivity Evropské unie v rámci jejích hospodářských politik skutečně automobilový průmysl podporují. Finanční podpora je poskytována především prostřednictvím strukturálních fondů a je zaměřena na zvýšení zaměstnanosti a na využívání nových technologií, proto lze dále konstatovat, že Evropská unie pomáhá i v rozvoji automobilového průmyslu. Toho má být dosaženo i díky emisním limitům, jež nutí automobilky k inovacím a posunují tak automobilový průmysl ekologickým směrem.

Seznam použité literatury

- ACEA. *2012 The Automobile Industry: Pocket Guide* [online]. 2012 [cit. 2013-02-10]. Dostupné z: http://www.acea.be/images/uploads/files/ACEA_POCKET_GUIDE_2012_UPDATE_D.pdf
- ACEA. *New Passenger Car Registrations: European Union* [online]. 2013 [cit. 2013-02-10]. Dostupné z: http://www.acea.be/images/uploads/files/20130116_PRPC-FINAL-1212.pdf
- AutoAdapt: zvyšování adaptability zaměstnanců a konkurenceschopnosti automobilového průmyslu. *AutoAdapt* [online]. 2012 [cit. 2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.autoadapt.cz/default.aspx>
- BACHE, I. *Europeanization and multilevel governance: cohesion policy in the European Union and Britain*. 1st ed. Lanham: Rowman, 2008, 193 p. ISBN 07-425-4133-9.
- BALDWIN, R a CH. Wyplosz. *Ekonomie evropské integrace*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008, 478 s. ISBN 978-80-247-1807-1.
- BĚLOHLÁVEK, A. *Ochrana přímých zahraničních investic v energetice*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011, 425 s. ISBN 80-740-0392-2.
- CIHELKOVÁ, E. *Vnější ekonomické vztahy Evropské unie*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003, 709 s. ISBN 80-717-9804-5.
- CIHELKOVÁ, E., et al. *Evropská ekonomická integrace: procesy, politiky, governance*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 335 s. ISBN 978-802-4518-350.
- Climate Action: The EU Emissions Trading System (EU ETS). European Commission [online]. 2013 [cit. 2013-04-06]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/index_en.htm
- CINI, M.. *European Union politics*. 2nd ed. New York: Oxford University Press, 2007, 496 p. ISBN 978-019-9281-954.

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. *Guide to the Reform of the Community's Structural Funds*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1989. ISBN 92-826-0029-7.

ČTK, cen. Na silnicích v EU ubylo mrtvých. Nejlepší jsou Britové, nejhorší Poláci. *IDNES.cz: Zprávy* [online]. 2012 [cit. 2012-12-19]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/tragicke-nehody-v-cesku-a-eu-df8-/zahranicni.aspx?c=A120620_074248_domaci_cen

Energetická politika EU a její nástroje. *BussinesInfo.cz: Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. 2009 [cit. 2012-12-20]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/energeticka-politika-eu-nastroje-5132.html>

EU: Další snižování emisních limitů. *Auto.cz* [online]. 2012 [cit. 2013-03-18]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/eu-dalsi-snizovani-emisnich-limitu-68278>

EUROPEAN COMMISSION. *CARS 21 A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century: Final report* [online]. 2005 [cit. 2013-02-17]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitive_ness/cars21finalreport_en.pdf

EUROPEAN COMMISSION. *CARS 21 High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union: Final Report 2012* [online]. 2012 [cit. 2013-02-17]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

EUROPEAN COMMISSION. *EU budget 2012: For 500 million Europeans. For growth and employment* [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011 [cit. 2012-11-16]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/budget/library/biblio/publications/2012/budget_folder/print/186978_2011_4429_EU_BUDGET_2012_CS.pdf

EUROPEAN UNION. *Consolidated versions of the Treaty on European Union and of the Treaty establishing the European Community*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. ISBN 978-928-2431-900.

- Finanční alokace: Finanční alokace na strukturální fondy a Fond soudržnosti. *Ministerstvo financí České republiky* [online]. 2012 [cit. 2012-11-18]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/eu_financni_alokace.html
- FOJTÍKOVÁ, L a M. Lebieczik. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2008, 179 s. ISBN 978-80-7179-939-9.
- Fondy EU. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Strukturální fondy* [online]. 2012 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU>
- HÁJEK, O. a J. NOVOSÁK. *Kohezní politika v širších souvislostech*. 1. vyd. Žilina: GEORG, 2010, 216 s. ISBN 978-80-89401-19-2.
- InTech2. *Fakulta mechatroniky, informatiky a mezioborových studií: Technická univerzita v Liberci* [online]. 2010 [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: <http://intech2.tul.cz/index.php?stranka=uvod>
- Investiční pobídky. *CzechInvest: Agentura pro podporu podnikání a investic* [online]. 2013 [cit. 2013-03-08]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/investicni-pobidky-nove>
- Jednotný evropský akt. *Ministerstvo financí České republiky* [online]. 2005 [cit. 2012-12-30]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/evropska_unie_27432.html
- KEŘKOVSKÝ, M. a A. KEŘKOVSKÁ. *Evropská unie: historie, instituce, ekonomika a politiky*. 1. vyd. Praha: Computer Press, 1999, 142 s. ISBN 80-722-6196-7.
- KUČEROVÁ, I. *Hospodářské politiky v kontextu vývoje Evropské unie*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2010, 367 s. ISBN 978-80-246-1628-5.
- KUNEŠOVÁ, H., E. CIHELKOVÁ, et. al. *Světová ekonomika: nové jevy a perspektivy*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006, 319 s. ISBN 80-717-9455-4.
- LACINA, L., et al. *Učebnice evropské integrace*. 3. vyd. Brno: Barrister & Principal, 2011, 468 s. ISBN 978-80-87474-31-0.
- LEBIEZIK, M. a M. TVRDOŇ. *Hospodářské politiky Evropských společenství - vznik, vývoj a současnost*. 1. vyd. Karviná: SU OPF v Karviné, 2007, 203 s. ISBN 978-80-7248-424-9.

- MiniFaros Website. *MiniFaros* [online]. 2012 [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: <http://www.minifaros.eu/>
- MOLLE, W. *European Cohesion Policy*. 1st ed. New York: Routledge, 2007, 347 p. ISBN 978-041-5438-124.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006. *Úřední věstník Evropské unie* [online]. 2006 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:210:0001:0011:CS:PDF>
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009. *Úřední věstník Evropské unie* [online]. 2009 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0063:008:cs:PDF>
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007. *Úřední věstník Evropské unie* [online]. 2007 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:171:0001:0016:CS:PDF>
- Nařízení Rady (ES) č. 1084/2006. *Úřední věstník Evropské unie* [online]. 2006 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:210:0079:0081:CS:PDF>
- NÝVLTOVÁ, R. a P. MARINIČ. *Finanční řízení podniku: Moderní metody a trendy*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010, 204 s. ISBN 978-80-247-3158-2.
- NUTS - Nomenclature of territorial units for statistics. *Eurostat: Your key to European Statistics* [online]. 2012 [cit. 2013-01-25]. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/nuts_nomenclature/introduction
- O nás. *TPCA* [online]. 2013 [cit. 2013-03-28]. Dostupné z: <http://www.tpcz.cz/cz/o-nas/>
- Podpora investic. *CzechInvest: Agentura pro podporu podnikání a investic* [online]. 2013 [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/podpora-investic>
- Project Overview. *E-Vectoorc* [online]. 2012 [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: <http://www.e-vectoorc.eu/>
- Projekty EU. *RIS: Regionální informační servis* [online]. 2012 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/projekty-eu>
- Přehledy výroby a odbytu vozidel domácích výrobců. *Autosap: Sdružení automobilového průmyslu* [online]. 2013 [cit. 2013-03-11]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-1.htm#souhrn11>

- Realizované projekty. *Evropský sociální fond v ČR* [online]. 2008 [cit. 2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.esfcr.cz/modules/projects/index.php?lang=1>
- Reflexe požadavků průmyslu na výuku v oblasti automatického řízení a měření. *Fakulta mechatroniky, informatiky a mezioborových studií: Technická univerzita v Liberci* [online]. 2012 [cit. 2013-02-15]. Dostupné z: <http://www.fm.tul.cz/esf0247/index.php?page=home>
- Regionální politika. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-12-10]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/how/index_cs.cfm#
- SCHWARZ, J., et. al. *Analýza investičních pobídek v České republice* [online]. Praha: Národohospodářská fakulta VŠE v Praze, 2007, 81 s. [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <download.mpo.cz/get/32013/35445/388865/priloha001.pdf>
- Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2013-03-06] Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0636:FIN:CS:PDF>
- Sdělení Komise: „Reakce na krizi v evropském automobilovém průmyslu“. Komise Evropských společenství [online]. 2009 [cit. 2013-03-06]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0104:FIN:CS:PDF>
- Skoda Auto will not ask for further investment incentives. *Access Czech Republic Business Bulletin* [online databáze]. 1999 [cit. 2013-03-12]. Také dostupné komerčně z: <http://proquest.umi.com>
- ŠKODA AUTO A. S. 2012 *ŠKODA Výroční zpráva* [online]. 2013 [cit. 2013-03-16]. Dostupné z: <http://new.skoda-auto.com/SiteCollectionDocuments/company/investors/annual-reports/cs/skoda-auto-annual-report-2012.pdf>
- ŠKODA AUTO A. S. *ŠKODA Výroční zpráva 2011* [online]. 2012 [cit. 2013-03-16]. Dostupné z: <http://new.skoda-auto.com/kariera/SiteCollectionDocuments/vyrocni%20zpravy/skoda-auto-annual-report-2011.pdf>

- ŠKODA AUTO otvírá nové ‚Lean Centrum‘. *Škoda Auto* [online]. 2012 [cit. 2013-02-15].
Dostupné z: <http://new.skoda-auto.com/cs/news/Pages/2012-07-24-lean-center.aspx>
- Sněmovna - schváleno šrotovné a další protikrizová opatření. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. 2009 [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/snemovna-schvaleno-srotovne-a-dalsi-protikrizova-opatreni.aspx>
- Státní podpora N 661/2006 – Česká republika Investiční pobídka pro společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. *Evropská komise* [online]. 2007 [cit. 2013-03-06].
Dostupné z: http://ec.europa.eu/eu_law/state_aids/comp-2006/n661-06.pdf
- Šrotovné v Česku bude, rozhodli poslanci. *ČT24: Ekonomika* [online]. 2009 [cit. 2013-03-21]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/66261-srotovne-v-cesku-bude-rozhodli-poslanci/>
- Úspěšný start Servisního tréninkového centra. *Škoda Auto* [online]. 2012 [cit. 2013-02-15].
Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/news/Pages/2012-12-14-stc-skoda.aspx>
- VOLKSWAGEN AG. *Experience D(r)iversity: Annual Report 2012* [online]. 2013 [cit. 2013-03-10]. Dostupné z: http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/en/publications/2013/03/Y_2012_e.bin.html/binarystorageitem/file/GB+2012_e.pdf
- Volkswagen Konzern senkt CO₂-Ausstoß bis 2020 auf 95 g/km. *Volkswagen AG: Nachrichten* [online]. 2013 [cit. 2013-03-17]. Dostupné z: http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2013/03/CO2.html
- ZAHRADNÍK, P. *Vstup do Evropské unie: přínosy a náklady konvergence*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003, 364 s. ISBN 80-7117-9472-4.
- Základní informace. *Hyundai Motor Manufacturing Czech* [online]. 2012 [cit. 2013-03-21]. Dostupné z: <http://www.hyundai-motor.cz/index.php?rubrika=basic-info>

Seznam příloh

Příloha A	Výpočty emisních limitů a pokut.....	84
Příloha B	Šrotovací režimy v členských státech EU	85

Příloha A Výpočty emisních limitů a pokut

Rovnice pro výpočet individuálních emisních limitů od roku 2012:

$$\text{Specifické emise CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0) \quad (\text{A1})$$

kde M je průměrná hmotnost vozidel výrobce v kilogramech; konstanta a je 0,0457 a hodnota M_0 se liší dle období.

- Pro období 2012-2015: $M_0 = 1372$ kg.
- Pro období od roku 2016: hodnota M_0 se bude každé tři roky upravovat tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost nových osobních automobilů za předchozí tři roky.

Dle rovnice (A1) lze spočítat limit specifických emisí CO_2 pro jednotlivé výrobce automobilů. Pro názornost byl vybrán limit koncernu Volkswagen, jehož součástí je i česká automobilka Škoda Auto. Průměrná hmotnost vozů tohoto koncernu v roce 2011 dosáhla 1427 kg (Auto.cz, 2012). Výpočet pro individuální cíl celého koncernu je následující:

$$130 + 0,0457 \times (1427 - 1372) = \underline{\underline{132,5135}} \quad (\text{A2})$$

Limit koncernu Volkswagen byl tedy stanoven na 132,5 g CO_2/km .

Rovnice pro výpočet pokuty od roku 2019:

$$(\text{překročení emisí} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů} \quad (\text{A3})$$

Výpočet (A4) ukazuje hodnotu pokuty v roce 2020 pro koncern Volkswagen, pokud by se rozhodl dále neinvestovat do snižování emisí svých automobilů. Pro výpočet byla použita aktuální hodnota emisí CO_2 o velikosti 134 g CO_2/km a počet nových automobilů z celého koncernu Volkswagen registrovaných v EU v roce 2012, jenž činí 2 977 416 kusů (ACEA, 2013). Po dosazení hodnot do rovnice (A3) vypadá výpočet následovně:

$$(134 - 95) \times 95 \times 2\,977\,416 = \underline{\underline{11\,031\,326\,280 \text{ EUR}}} \quad (\text{A4})$$

Příloha B Šrotovací režimy v členských státech EU

Tabulka B1: Šrotovací režimy v členských státech EU

Country	Incentive	Vehicle age	Parameters	Duration
Austria	€ 1 500	> 13 years	- new car minimum Euro 4 - dealers pay 50% of the incentive - total envelope € 45 m	01.04.2009-31.12.2009
Cyprus	€ 257-1 710	> 15 years	- € 257 for scrapping vehicle with valid registration in Cyprus for the past 10 years - € 684 for scrapping vehicle with valid road tax in the last year - € 1 283 as above + replacement with new vehicle of fuel consumption < 7 l/100 km or the purchase/registration of a motorcycle. - € 1 710 as above + replacement with new vehicle of fuel consumption < 5 l/100 km	2 months The scheme run twice in 2008 and is currently running for the 3rd time since January 2009
France	€ 1 000	> 10 years	- new car emits maximum 160 g/km CO ₂ - new light commercial vehicle minimum Euro 4 - estimated cost € 220 m	04.12.2008-31.12.2009
Germany	€ 2 500	> 9 years	- new car (or max. 1 year old) Euro 4 - total envelope €1.5 billion	14.01.2009-31.12.2009
Italy	as from € 1,500 (cars) as from € 2,500 (LCVs)	> 9 years	- new car minimum Euro 4 and emits maximum 140 g/km (petrol) or 130 g/km (diesel) CO ₂ - new LCV minimum Euro 4 - scrapping incentive can be combined with purchase incentive for vehicles with innovative technologies	11.02.2009-31.12.2009

Luxembourg	€ 1 500-2 500	> 10 years	- new car minimum Euro 4 (diesel car ≤ 5 mg/km PM) - € 1 500 if new car emits maximum 150 g/km CO ₂ - € 2 500 (including bonus of 750 € for purchase of low CO ₂ vehicle) if new car emits maximum 120 g/km CO ₂ (in some cases 160 g/km CO ₂)	01.01.2009-31.12.2009
Portugal	€ 1 000 € 1 250	> 10 years > 15 years	- new car emits maximum 140 g/km CO ₂ - extension of the system considered	01.01.2009-31.12.2009
Romania	€ 850	> 10 years	- maximum number of cars scrapped 60 000	01.02.2009-31.12.2009
Spain	Interest-free loan up to € 10 000	> 10 years or > 250 000 km	- new car maximum value € 30 000 - new car emits maximum 140 g/km CO ₂ - new light commercial vehicle emits maximum 160 g/km CO ₂ - also applicable to purchase of an used car (max. 5 years old) provided the scrapped car is at least 15 years old	01.12.2008-31.07.2010

Zdroj: Evropská komise, 2009